

НОВЕБЬ 2004

МОТО

МОТО

издается
3 раз в месяц

INTERMOT-2004
ПРИСТРАСТНЫЙ РЕПОРТАЖ
СКУТЕРЫ ПИТЕРСКИЕ,
НО КИТАЙСКИЕ
СТАНТ-РАЙДИНГ
В ПОДРОБНОСТЯХ
ВЪЕХАТЬ НА ЗВЕРЕСТ
ПРОПОВЕДНИК
ИЗ МОТОХРАМА
РАЗБИЛ
ПЛАСТИК? ПОЧИНИМ!
ГОРЬ КОЛЬЦЕВИКА

ТЕСТЫ:
HONDA
CBR1000RR
Ten Kate Edition
KAWASAKI
ZX-10R Ninja
APRILIA
Tuono, Fighter
BALTMOTORS
BM-ACTION 50

FIREBLADE
ДОБАВИЛИ ОГНЯ
201 л.с., 322 км/ч

ISSN 0869-5628
11
9 770869 562049

HONDA

АОЯМА МОТОРС

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР

Fireblade
CBR1000RR

FIREBLADE NEW
CBR10000RR5



НАШИ САЛОНЫ В МОСКВЕ:

Волгоградский пр-т, д. 18 276-9000
ул. Домостроительная, д.4 439-2359
ТК "Крокус Сити", 66-й км МКАД 942-9533

СЕРВИСНЫЙ ЦЕНТР МОТОТЕХНИКИ:

ул. Вавилова, д. 69А
тел: 132-1220, 132-1221, 132-1223

www.aoyama.ru

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ЦЕНЫ!

НА МОТООДЕЖДУ И ШЛЕМЫ
КОЛЛЕКЦИИ 2004:





POLARIS®

900 FUSION

ДОГНАТЬ НЕВОЗМОЖНО!



МОСКВА "Автокилт" (095) 363-6363;
 "Атлант-Сервис" (095) 751-1800;
 "Мото Рес" (095) 967-1636;
 "Спорт Холдинг" (095) 261-6577;
 "Царь" (095) 144-4401;
 "Эксперт-Поларис" (095) 582-1388;
С-ПЕТЕРБУРГ "Мотоцентр" (812) 329-1521;
 "Холдинг" (812) 449-4140;
 "PRT" (812) 327-0203;
БАЙНАУЛ "Салют Травл" (3852) 35-1232;
В.НОВОГОРОД "PRT - Новгород" (81622) 275-21;
ВОЛОГДА "Вологда-Мото" (8172) 75-8101;
ИЖЕВСК "Олимп-Экстрим" (3412) 61-1109;
КЕМЕРОВО "Компания БИЛТЕРТУР" (3842) 38-4046;
КУЗНЕЦОВСКИЙ "Крест" (3812) 65-3073.

МУРМАНСК "ТехноСпортЦентр" (8152) 27-4900;
НОВОСИБИРСК "Мотоспорт" (3832) 43-3788;
НОРИЛСКИЙ "ПБОКП Енисей" (3919) 46-1185;
П.КАМНАТОСКИЙ "Сервис" (4162) 11-3029;
ПЕРМЬ "УралАвтоИмпорт" (3422) 24-4099;
РОСТОВ-НА-ДОНУ "Дон Маринер" (8632) 914-230;
САМАРА "ДСК" (8462) 41-8198; "СОК Спорт" (8462) 35-4560;
СУРГУТ "Yamaha-Сурут" (3462) 25-7202;
 "РИК Маркет" (3462) 35-1135;
ТОМЬ "Сервис-центр БМА" (3452) 475-888;
 Уфа "Болгар Центр" (3472) 31-6363;
ЧЕЛЯБИНСК "Салон Тornado" (3512) 80-5724;
 "Экстрим Клуб" (3512) 31-5031;
ЧИТА "Мир Приключений" (3022) 35-2525.

ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ

BRANDT

ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР POLARIS В РОССИИ

ТЕЛ. (812) 449-14-30

WWW.BRANDTPOLARIS.RU

SPORTSMAN 800 EFI

ПОВТОРИТЬ НЕРЕАЛЬНО!

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР

Kawasaki

ПРОДАЖА • СЕРВИС • ЭКИПИРОВКА • TRADE-IN

www.mr-moto.ru
 e-mail: mrmoto@mail.ru

НОВЫЕ И СЕКОНД-ХЭНД
 МОТОЦИКЛЫ И СКУТЕРЫ:

- KAWASAKI
- HONDA
- YAMAHA
- SUZUKI
- Запчасти
- Компьютеризация
- Моторчики
- Мотошлемы
- Аксессуары

Москва ул. Энгельсгейна, 1, ст. м. «ВДНХ», подземная автостоянка возле памятника «Рабочий и колхозница», т.: (095) 181-2026/4255, т./ф.: (095) 187-6334

Санкт-Петербург ул. Дибуновская, 37, литера А, т.: (812) 431-1119/1122, т./ф.: (812) 431-0163



Наши представители

Москва: Сокольническая площадь, д. 9, магазин «Зенит», тел.: (095) 260-6066, 260-3764;
 Сокольническая площадь, д. 4, магазин «Галерея спорт» пав. № 20, тел.: (095) 265-9908;
 ул. Автомоторная, д. 47, «Литомогазин на автомоторной», тел.: (095) 273-0691,
 1118, 431-1122. **Тверь:** ул. П. Савельевой, д. 62,
 «АвтоМотоМатэрин», тел.: (0822) 56-3703

УСЛУГИ
 ЗИМНЕГО
 ХРАНЕНИЯ
 МОТОЦИКЛОВ



Сертифицирован Национальной
тарифной службой России
The circulation is certified by the
National Circulation Service

Генеральный директор
ОАО «За рулем»
Валерий ПУШКОВ
Главный редактор
Максим ЮРЧЕНКО
Editor-in-Chief
Maksim YURCHENKO
Зам. главного редактора
Дмитрий ЮДИН

Наука, техника, информация
Александр ВОРОНЦОВ (зав. отделом)
Испытания
Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ
Безопасность, туризм, спорт
Иван КСЕНОФОНТОВ (зав. отделом)
Николай САМАРИН
Эксплуатация, экспертиза
Борис ДАХНОВСКИЙ
Отдел мотоциклетной жизни
Илья ГАРИЕВ
Татьяна КОДАЧЕНКО
Оформление
Суринья ВОЛКОВА (зав. отделом)
Наталья ДОЛГАЯ (дизайн)
Лидия ЛАЗАРЕВА (верстка)
Корректура
Татьяна КАРАГОДИНА
Перевод
Татьяна КОДАЧЕНКО
Реализация журнала
Антонина ДИРИЧЕВА
тел.: (095) 267-30-65, (095) 267-64-93

Цветовоеделение
Дизайн-центр «За рулем»
тел.: (095) 978-21-91, факс: (095) 250-26-41

Рекламное бюро «За рулем»
Семен ШАДРИН
тел.: (095) 961-11-55
Александр МУХИН
тел.: (095) 961-11-50

Журнал зарегистрирован 01.06.93 г.
Комитетом РФ по печати, рег. №010725
Выходит один раз в месяц.
Формат 207x270.
Отпечатано в типографии G. Canale (Италия)
компанией OTA LLC

© Материалы, опубликованные в журнале, —
свойственность ЗАО «КЖИ «За рулем».
Перепечатка допускается только
с разрешения издателя.

All articles and illustrations are copyright. All rights
reserved. No reproduction is permitted in whole or
part without the express consent of «Za Rulom»
Joint-Stock Company.



Публикации, обозначенные этим
знаком, печатаются на правах рекламы.
Редакция не несет ответственности за
достоверность информации в рекламе.

Адрес редакции: 107045, Москва, Селиверстов
пер., 10 (Address: 10, Seliverstov per., Moscow
107045, Russia). Тел. (Tel.): (095) 207-33-49,
телерадио (fax): (095) 737-41-92.
E-mail: moto@zr.ru, http://www.moto.zr.ru.



Цена журнала по каталогу
«Роспечать» — 24 руб., розничная
цена — свободная.

Подписка — во всех отделениях связи СНГ.
Подписной индекс (по каталогу «Роспечать»
на полгода — 70594, на год — 72394).

Внимание авторов! Для начисления
авторского гонорара необходимо указать
ваши ФИО, почтовый адрес (с индексом),
паспортные данные (серия, номер, кем
и когда выдан), ИНН, номер свидетельства
пенсионного страхования, дату и место
рождения, номер телефона.

В НОМЕРЕ:



Что в 2005? стр.8

INTERMOT
MÜNCHEN



ZX-10R стр.36



Цирк завидует стр.68



Кастомайзинг стр.56

ТЕХНИКА

6, 47 Новости

8

Шоу-парадиз
«Вы нам на саксе сыграете,
а мы вам на баяне спляшем»
Intermot-2004

28

Тест Точим бритвы!
Honda CBR1000RR Ten Kate Edition

36

Тест Если не хамить...
Kawasaki ZX-10R Ninja

42

Тест Среднего радиуса действия
Aprilia Tuono Fighter

46

Повторный тест
Второй, блин!
Baltmotors BM-Action 50

48

Не понаслышке
Заход на посадку
Honda RVF1000R RC51

52

Встречайте!
900 «кубиков» внутривенно
Новый снегоход Polaris Fusion 900

54

Уникум Вне формата
Yoshimura X-1

56

Экзотика Viva il Trionfo!
Кастомайзинг от Дино Романо

60

Самопал Хамелеон
«Вояж» в индивидуальном исполнении

64

Внутренние дела
Чайнаиклы из Питера
Скутеры под торговой маркой Zip Star

МОТОКЛУБ

65

Увековечим! Шатун
Книжная полка
Можешь помочь раненому
в ДТП? А себе?
Пособие для водителя

66

Рынок
Джим знает толк в экипировке
Мотоодежда для кросса
и внедорожной езды

68

Экстрим
На одном колесе, и не только
Что такое стант-райдинг

74

Распахнутый мир
Марафон от Янцзы до Одера
Тур на ретро-мотоциклах

84

Экстрим
Ехал грека через реку
Через Эгейское море
на гидроцикле-«стоячке»

86

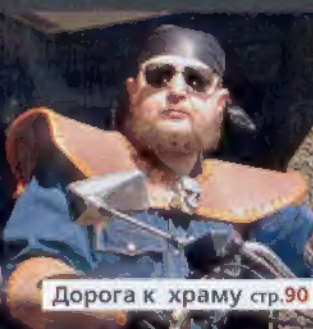
Мужские игры
Спуск в объятиях лавины
За приключениями в горы

88

Праздник марки
Под запахи бензина и пиццы
Всемирное гуляние Benelli-водов



Пока байк спит стр.86



Дорога к храму стр.90



Стритфайтер стр.42



Штурм в шторм стр.84



Тур: КНР-ФРГ стр.74



900 «кубов» стр.52



Звуки «литра» стр.48

МОДЕЛИ:

Дебюты
Intermot-2004, стр. 8:
Yamaha YZF-6R,
спортбайк,
Honda FMX650,
мотард,
Triumph Speed Triple,
стритфайтер,
Aprilia Pegaso 650 Strada,
дорожно-спортивный,
Derbi GP1,
скутер,
и другие

А также:
Honda CBR1000RR
Ten Kate Edition,
спортбайк, стр. 28

Aprilia Tuono Fighter,
стритфайтер, стр. 42

Kawasaki ZX-10R,
спортбайк, стр. 36

БалтМоторс BM-Action 50,
скутер, стр. 46

Polaris Fusion 900,
снегоход, стр. 52

Yoshimura X-1,
спортбайк, стр. 54

Draggs&Racing,
тюнинг, стр. 56

«Хамелеон»,
самопал, стр. 60

Zip Star LZX50QT,
скутер, стр. 64

Honda RVT1000R RC51,
спортбайк, стр. 48



Качество: «двойка» стр.46

- 89** **Рекорд Гиннеса**
Эверест, мотоцикл, отметка 7028 м
Мотовосхождение
- 90** **Проповедь с седла мотоцикла**
Виртуальный мотохрам
- 92** **Байкерские традиции и приметы**
Клуб-инфо
Прощальный «расколбас»
Закрытие байкерского сезона в Москве
Мы любим своих «старушек»
Клуб Jawaold
Отзовись, Афоня!
Письмо в редакцию
- 93** **На Волге пошоумели**
Байк-пати волгоградских байкеров
«Ангелы ада» все же ангелы
На фотографиях Шейлора
- 94** **«Ферзь» умеет зарабатывать**
Подростковый
мотоциклетный клуб
- 95** **Конкурс читателей**
Байки-шоу
- 96** **Один из нас**
Подданные
«кольца»
Что в душах
гонимиков



Реставрация стр.102

РЕМЗОНА

- 100** Гасить и не колебаться
Экспертиза амортизаторов для «Урала»
- 102** Не на свалку – на сварку
Профессиональный ремонт пластика
- 104** **Мозгодром** Советы бывалых
- 105** **Вопрос-ответ**

СПОРТ

- 106** MotoGP, кросс,
спидвей, триал, эндуро, ралли-рейд,
- 113** **Вне трека**
Портрет чемпиона
Александра Балашова

РЫНОК

- 120** Цены на мототехнику

БАЛ ДИЗАЙНЕРОВ. МЫ – УЧАСТНИКИ

Подводить итоги и баловать коллег призами – занятие приятное во всех отношениях. Европейская ассоциация мотоциклетных дизайнеров назвала самые красивые мотоциклы уходящего сезона. Высшую награду получил проект спортивно-дорожного мотоцикла Yamaha MT-01. В категории

Griffon. Но особенно приятен для россиян приз в категории легких (до 200 см³) мотоциклов: его получил испанский Rieju RS2 Matrix, дизайн которого разработан питомцами московской Строгановки, работающими в компании Engines Engineering.

За океаном престижную награду «Лучший

ЧЕМ СЛОЖНЕЕ ЗАДАЧА, ТЕМ ИНТЕРЕСНЕЕ НАД НЕЙ РАБОТАТЬ

Этот принцип проповедует профессор Клаус Шельман из университета немецкого города Эслинген, потому что его дипломники и создают то, что даже представить трудно – мотоцикл с автомобильным дизельным двигателем! Этой



спортбайков лучшей назвали Bimota DB5. Самым красивым скутером дизайнеры единогласно признали новый Derbi GPI. Это все свежие модели, показанные на публику на сентябрьском Intermot. А вот лучшим концепт-байком признан выставившийся еще в конце прошлого года в Токио Honda

дизайн года» присуждает Музей архитектуры и дизайна в Чикаго. Первый приз в категории транспортных средств отхватил мотоцикл Buell Firebolt XB12R. Надо сказать, награда досталась ему в нелегкой борьбе – он отодвинул на второе-третье места такие шедевры, как Audi A8 и BMW Z4.

И ЭТО – КВАРК?

В физике кварк – мельчайшая элементарная частица. А вот Peugeot Quark, представленный на Парижском автосалоне, мел-

ким никак не назовешь: 425 кг массы и 2380 мм «от носа до кормы». Впрочем, по автомобильным меркам действительно немного, да вот сама машина и по внешнему облику, и по посадке ездоков – явный ATV! С автомобилем ее роднят независимая рычажная подвеска всех колес, да и сами колеса: 17-дюймовые литые красавцы, «обутые» в широкопрофильные шины. А вот силовая установка и трансмиссия своеобразны: топливная ячейка и четыре электромотора – по одному в каждом колесе. Суммарная мощность всех двигателей – 40 л.с., но этого хватает для набора 50 км/ч с места за 6,5 с и разгона до максимальной скорости 110 км/ч. Запас хода – от 100 до 130 км. Не слишком впечатляющие показатели, но больше, по замыслу создателей, и не требуется: ведь аппарат предназначен для коротких городских поездок по магазинам и на работу. Так что никакой это не ATV: не для All-Terrain (то есть бездорожья) он создан.

осенью ходовой прототип совершил первую поездку. 800-кубовый 3-цилиндровый двигатель от Smart развивает мощность 41 л.с. В конструкции 287-килограммового чудища использованы и мотоциклетные узлы: 5-ступенчатая КПП Harley-Davidson, передняя телескопическая вилка от Suzuki GSX1400. Рама – сложное сочетание алюминиевых отливок и стальных труб – разработана коллективом студентов. Над проектом работали 120 будущих инженеров. Жаль, что в их компанию, судя по внешности прототипа, не затесался дизайнер.

ТУШИТЕ СВЕТИ

По Франции прокатилась волна манифестаций, организованных Французской ассоциацией рассерженных байкеров. Повод серьезный: министр транспорта предложил обязать водителей автомобилей ездить днем с ближним светом в течение всего зимнего периода. Мотоциклисты считают, что они, обладавшие до сих пор «монополией» на включенные фары, станут менее заметными в транспортном потоке и, таким образом, подвергнутся возросшей угрозе попасть в аварии. Байкеров поддержали автомобилисты, на улицы городов Франции выехало более 30 000 протестующих.

Три года назад комиссия Евросоюза подумывала ввести требование «светить всегда, светить везде» зимой для всех транспортных средств на территории ЕС, но исследования показали, что эта мера неэффективна, и от повсеместного введения отказались. Однако в отдельных странах, например Скандинавии, а теперь и Франции, власти оставили за собой право «продать» решение.



V-МАХ БЕССМЕРТЕН

Слухи о прекращении производства легендарного мотоцикла Yamaha V-Max не подтвердились! Он будет выпускаться и в следующем году, правда, только для рынка США. В честь 20-летия «легенды» компания подготовила версию, которая выйдет на рынки ограниченным (а как же!) тиражом. От стандартного этот спецвариант под названием 20th Anniversary Limited Edition отличается особенной раскраской, черными колесами и номерной табличкой, подтверждающей уникальность аппарата.



ПОКИДАЯ ВОДЫ

Еще совсем недавно американская корпорация Polaris, выпускавшая мотовездеходы, снегоходы и гидроциклы, считала себя королем двух стихий — земли и воды. Теперь же аппетиты американцев поубавились: воду они покидают, прекращая производство гидроциклов. Причины? Да слишком уж за последние годы сократился рынок сбыта этих машин: сейчас продается вдвое меньше «водников», чем в 1996 году. А Polaris в этой сфере никогда особо не блистал: доля гидроциклов в общем обороте концерна — всего 3%. К тому же отделение отличалось «стабильной убыточностью», только в прошлом году «откусило» от бюджета корпорации 13 миллионов долларов. Так что расставание — без печали.

Фото Polaris



Боссы компании клятвенно пообещали, что нынешние владельцы машин от таких метаморфоз не пострадают: концерн выполнит все гарантийные обязательства и продолжит производство запчастей.

ШИНА... БЕЗ ВОЗДУХА

Небольшую сенсацию сотворила французская шинная компания Michelin — представила публике мотоциклетную шину, которую не надо накачивать. Она сделана не из резины, а из эластичного пластика. Интересно, что шинники предназначают свое изобретение для рынков развивающихся стран, поскольку наиболее эффективно новинка работает как раз на разбитых дорогах со множеством ухабов. К тому же для людей небогатых надежность шины гораздо важнее, чем уровень комфорта.

Пока что новинка — всего лишь концепт, но сотрудники Michelin обещают, что уже через десять лет такая шина поступит в продажу.

МИЛЛИОН НА «РЕМОНТ» ПОЗВОНОЧНИКОВ

Работая над романом «Вокруг света за 80 дней», Жюль Верн вряд ли мог и предположить, в скольких мальчишках он зажжет страсть к приключениям и путешествиям... Ирландец Стюарт Муллион — крупный бизнесмен и заядлый байкер, с детства мечтал повторить подвиг героев романа. И вот в 52 года решил отправиться в путешествие. Только

И ЯМАНА «ЗЕЛЕНЕЕТ»

«Топливные ячейки» — элементы, напрямую преобразующие химическую энергию топлива в электрическую, — вызывают все более пристальный интерес конструкторов. Исследователи японского концерна Yamaha проводят интенсивные испытания оборудованной таким устройством машины на базе скутера Passol. 4-литровая заправка метаном обеспечивает запас хода 100 км при куда меньшем, чем у двигателя внутреннего сгорания, выбросе вредных веществ. Но сенсация в том, что, по утверждению газеты Nihon Keizai Shimbun, концерн готов запустить в продажу скутер на топливных элементах уже в 2005 году.

им движет не жажда славы, а желание помочь тем, кто в авариях получил травму позвоночника. В большинстве это мотоциклисты. Стюарт задался нелегкой целью использовать свой тур, чтобы собрать ни много ни мало миллион евро! Эти средства он передаст трем благотворительным фондам.

В путешествие Муллион отправился на верном Harley. График расписан по дням. Путь лежит из Ирландии на восток, через Европу и Россию во Владивосток, затем в Японию, США, Канаду и оттуда снова в Ирландию. Стюарт едет по суше только на мотоцикле, а океаны преодолевает на пароме.

Пожертвования поступают, в основном, от частных лиц, а также от компаний, работающих с Ирландией.

Первые взносы сделали друзья и знакомые бизнесмена-странника. В столичных городах ирландец проведет благотворительные вечера в посольствах. «Когда вернусь, напишу книгу. Деньги от ее продажи передам в те же фонды». Когда Муллион проезжал Москву, корреспонденту «Мото» удалось перекинуться с ним парой фраз. Буквально на ходу байкер сообщил, что собрал уже 100 000 евро. «Я не стремлюсь устанавливать рекорды — староват уже, — поделился Стюарт. — Главное — помочь тем, кто нуждается в деньгах на лечение. Кругосветка — отличный способ привлечь внимание общественности».

«ПРИБОРКА» — НА ШЛЕМЕ

Американская компания Motion Research представила беспроводной дисплей для мотошлема SportVue MC 1. Он крепится на верхнюю часть шлема и проецирует информацию на стекло защитного забрала — об оборотах, выбранной передаче и скорости движения. Информация поступает от датчиков, установленных на колесе и соединенных с тахометром. «Гоночная» версия прибора снабжает информацией о времени прохождения круга и других специфических для гонок параметрах. А в скором времени, обещает производитель, разработанная модификация для путешественников сможет демонстрировать и данные спутникового навигатора.

КОП ЧУТЬ НЕ ВЫПАЛ ИЗ САМОЛЕТА

Полицейский из Миннесоты Ал Лони не поверил своим глазам, когда его секундомер показал, что мотоцикл проехал четверть мили (ок. 400 м) за 4,39 секунды, то есть со скоростью 205 миль/ч (328 км/ч).

Лони патрулировал дорогу с самолета и увидел двух мотоциклистов, гоняющих наперегонки по пустой трассе. Когда один из них подъехал на «литровом» Honda к белой стартовой черте, Ал включил секундомер и выключил, когда парень остановился. Полицейский был в шоке: за 28 лет работы в патрульной службе он не видел ничего более быстрого движущегося.

20-летнего «гонщика», конечно, перехватили на ближайшем посту. И выписали штраф — за беспечную езду без «прав» и многократное превышение скорости на участке с ограничением режима движения в 65 миль/ч.

КРАСИВО И БЕСПОЛЕЗНО

Фирма Hugo Boss ввела в новую коллекцию Boss Orange мотооборудование, куртку из кожзаменителя и перчатки. Лозунг коллекции — «Одежда для уверенных, динамичных и волевых мужчин». Однако эта красота нефункциональна — у экипировки совсем нет защиты.



По сообщениям компаний-производителей, а также CNN, Reuters, MCN и корреспондентов «Мото»



Фото Георгий Садкова



Спасите наши уши – не вешайте лапшу, господа устроители Intermot! Не дождетесь, чтобы мы провизжали в восторге: «Это шоу стало праздником для всех мотоциклистов!» Да – шоу, да – праздник. Но не для «пивком угостить», не «для поглазеть» вы сгребли в Мюнхен «сливки» и далеко не «сливки» мотоциклетных производителей, армаду их дилеров, всю мировую мотопрессу и всячески завлекали потребителей. Ибо ключевое слово этого салона – «продать!».



«ВЫ НАМ НА САКСЕ СЫГРАЕТЕ,

ВСЕ НОВИНКИ СЛЕДУЮЩЕГО СЕЗОНА

INTERMOT

MÜNCHEN



Кто же главные гости на коронной мотовыставке года? Потенциальные покупатели? О, конечно, их не обидят: позволят посидеть на всех мотиках, надарят кучу проспектов и всяческой красочной дребедени, еще и на подиуме стенда девочки спляшут, и обязательно что-то будоражащее. Но все же «тузы» – дилеры, дистрибьюторы и торговцы без всякого статуса. Они съехались «вживую» посмотреть, пощупать товар, которым будут торговать в новом сезоне, прикинуть, что «пойдет» лучше, на какие модели разместить у производителя больше заказов, на какие – меньше... Успеть разобраться во всем архисложно: участников выставки – более 1200, то, что с собою привезли – десятки тысяч. Если не заглядываться на красоту и посмотреть, что происходит в комнатах переговоров, то поймешь, что танцы – всего лишь мишура. Intermot – это переговоры, сделки, контракты...

Чаще, чем на выставках прошлых лет, слышишь русскую речь (с переводчиком) или английскую с русскими междометиями. «Черт, как это по-ихнему...» Бог в помощь, договаривайтесь, везите мотики в Россию! Мы же не будем мешать – пойдем посмотрим, что приготовили гранды и карлики к сезону-2005.

А МЫ ВАМ НА БАЯНЕ СПЛЯШЕМ»



Yamaha YZF-R6 Rossi Design
(4 цилиндра, 599 см³, 126 л. с., 163 кг),
для посвященных – R46.

ЯПОНИЯ: СЫТОСТЬ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

Сенсация из сенсаций: ни одной (!) с иголки новой машины от японских производителей! Модернизации, фейслифтинги, в лучшем случае – скрещивание по Мичурину: круизер+стрит. Похоже, заглотившие добрую половину европейского рынка японские концерны в кои-то веки позволили себе расслабиться и со снисходительным интересом, свысока наблюдают за суетой всяких там неапонцев.

Впрочем, это вовсе не означает, что и смотреть-то на стендах «японского квартета» нечего. Во-первых, есть такая порода двухколесных, за которой глаз

да глаз – спортбайки. Если их не модернизировать каждые два года, неминуемо отстанешь от конкурентов навсегда. Прошлый год принес практически полное обновление «стада» 1000-кубовых машин, в этом же году «герои дня» – новые «шестисотки». Honda CBR600RR 2005 года легко отличить по переднему крылу в стиле Fireblade, передней вилке перевернутого типа и тормозным скобам с радиальным креплением. А главное, конструкторам удалось достичь прямо-таки драматического снижения массы: со 169 до 163 кг!

Но вот что удивительно: модернизированный CBR600RR, «хондовская шести-



Honda CBR600RR (4 цилиндра,
599 см³, 117 л. с., 163 кг) – заявка
на лидерство в Supersport.



Kawasaki ZX-6R Ninja (4 цилиндра, 636 см³,
эта «рыдовая» утратит нос и генералам.



Yamaha MT-01 (V2), 1670 см³, 90 л. с., 240 кг) –
спорт под тягой.

сотка» в экстремальном варианте, уступает по мощности (всего одну «лошадку», но все же!) и проигрывает в массе «рядовому» Kawasaki ZX-6R образца 2004 года. А ведь к этому году Ninja обновлена – так же, как и ее «горячая» сестра ZX-6RR. Причем, по дурной традиции, представители Kawasaki точных цифр пока не сообщают, но о прибавке мощности заявляют определенно и убедительно! Любопытно, что на модернизированных «Кавах» в точности такая же система впрыска топлива с двумя форсунками на цилиндр (вторая начинает работать лишь на высоких оборотах), какая впервые была представлена на Honda CBR600RR еще два года назад!

Еще одну «шестерочку» «выковали» спецы из Yamaha У свежей YZF-R6 увеличены диаметры диффузоров топливной системы, впереди воцарилась полностью регулируемая передняя вилка перевернутого типа. Диаметр тормозных дисков, вооруженных радиальными скобами, увеличен с 298 до 310 мм.

И еще один сильнейший маркетинговый ход Yamaha – ограниченная серия R6 Rossi Design (в шутку – R46). Именно так: в компании уверяют, что дизайн раскраски в перерывах между гонками навел сочинить лично Валентино Росси, великий и ужасный!

Suzuki работает в противофазе с прочими «японцами»: свою «шестисотку» этот концерн обновил в прошлом году, а в этом – представил «литр». Модифицированный двигатель мощнее прошлогоднего варианта (насколько – «Суза» пока не знает), а шасси – компактнее и легче

Следующее направление по степени экстравагантности на стендах японских производителей можно условно назвать «машины для городской дури». Как оказалось, дурачиться на улицах можно по-разному. Просто растоптать всех в пух и прах – если оседлать такое диво, как Yamaha MT-01. Как же любят мичурины этого концерна плодить причудливые



Suzuki GSX-R1000 (4 цилиндра, 999 см³, 166 кг) представлял его создатель

гибриды, вкрячивая самые разные моторы (то от эндуро, то от круизера) в шасси, скроенные по строгим спортивно-дорожным стандартам. На сей раз компонентами адской смеси послужили: V-образная «двойка» от Road Star Warrior, литая алюминиевая рама, вилка-«перевертыш» и радиальные тормоза от R1. Знаете, как японцы назвали созданный ими

новый класс мототехники? Torque Sports, что в вольном переводе означает «спорт под тягой»

Другой вариант «городской дури» – супермоторды, самый модный нынче класс. Конструкторы Suzuki, не мудрствуя лукаво, применили классический европейский микст: «жесткий» эндуро на 17-дюймовых колесах с шоссейной



Suzuki DR-Z400SM (1 цилиндр, 398 см³, более 40 л. с., 134 кг), супермоторд по европейской формуле.



Suzuki GSX-F50 Bandit S (4 цилиндра, 658 см³, 204 кг), мототехнику набирает микс.



Honda CRF450X (1 цилиндр, 449 см³, 66,6 л. с., 115,7 кг) бросает вызов Yamaha и Suzuki.

«резиной» и передний тормозной диск спорбайковских размеров. И получился DR-Z400SM. Версия от Honda под именем FMX650 построена вокруг мотора незабвенного Dominator по тому же, в общем-то, принципу, что и вещь от «Сузы». Но при равной их мощности машина Honda ощутимо — на 29 кг! — тяжелее Suzuki. Так что экстрима от нее не жди. Без тени ядовитой улыбочки вспомним, что это уже третья (после SLR650 и Vigor) попытка Honda сочинить городской эндуро с двигателем Dominator. Две предыдущие провалились — из-за унылого дизайна и посредственного качества сборки (их строили в Испании). На сей раз дизайн на высоте! Посмотрим, как пойдут продажи. Может, на гребне моды машина и прорвется к успеху?

А вот для российского рынка (не будем забывать о себе), скорее все-

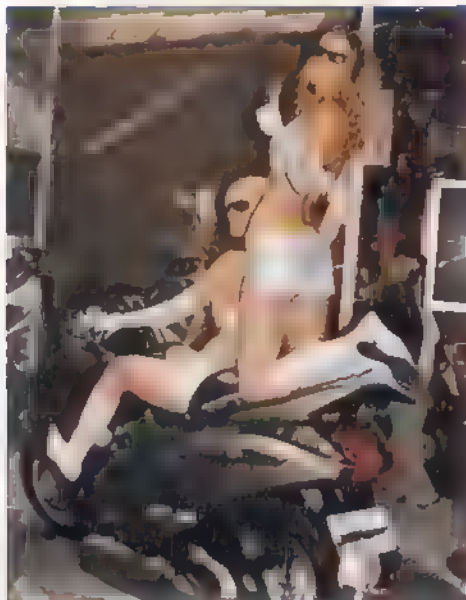
го, более интересен другой эндуро Honda — CRF450X, вариант удачного «кроссача». Наконец-то концерн №1 представил полноценного конкурента для Suzuki DR-Z400 и Yamaha WR450F. И в продолжение спортивной темы: новый триальный мотоцикл с 4-тактным двигателем (Honda RTF250) дебютировал под маркой Montesa. Очень возможно, что занятая традиция — когда японская техника собирает лавры под знаменем своего испанского вассала — не прервется.

Когда в начале лета Suzuki переименовала все свои круизеры для американского рынка в Boulevard, стало жуть как любопытно: какой такой ход ее маркетингологи придумают для европейского рынка? Ответ пришел сей час, в Мюнхене. Забудьте про Marauder и Volusia — отныне все янки-Suzuki зовутся славным именем Intruder! Далее система обозначения та же, что и в США: «С» — для классических круизеров, «М» — для динамичных моделей, плюс обозначающие рабочий объем цифры (в см³, разумеется, а не в кубических дюймах, как за океаном). А вот серия «S» — Intruder в стиле 80-х с закосом под чоппер — в Европу поставляться не будет. Самые существенные технические перемены — у модели Intruder M800 (бывший Marauder VZ800): система впрыска топлива вместо карбюраторов и карданный привод взамен цепного. «Расплата» за такую модернизацию — прибавка 35 (I) кг массы. Однако!

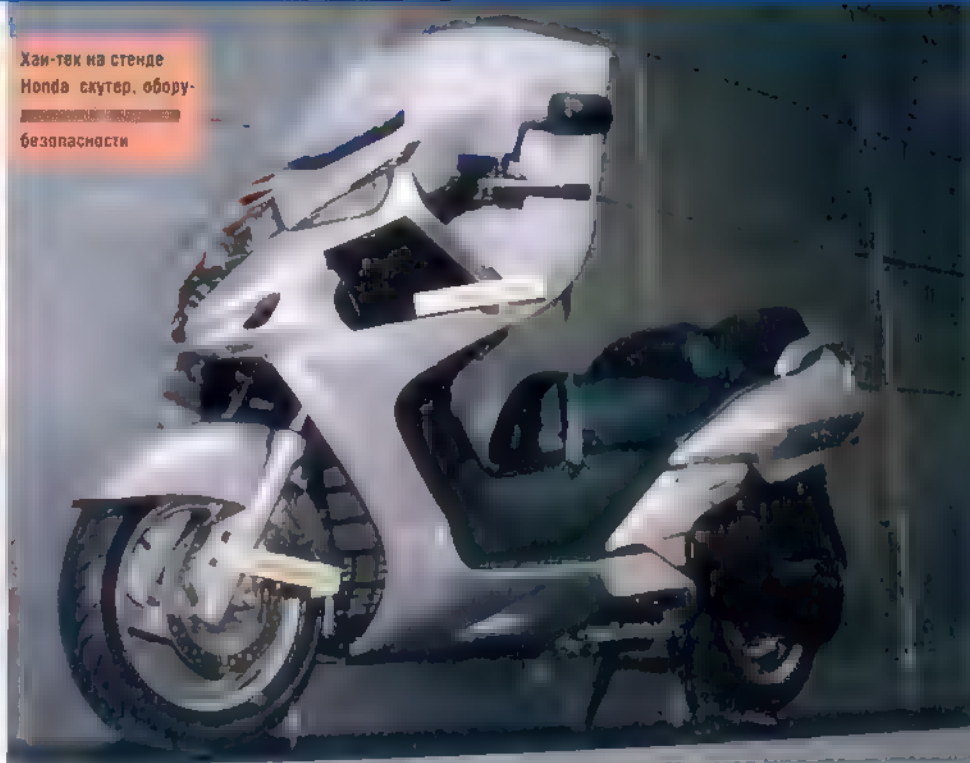
Надо сказать, что в общем ряду представленных новинок японцы уделили внимания меньше, чем можно было ожидать, теме «ездим по-американски». Кроме обновленного Suzuki, обозначили только Kawasaki VN1600 Classic Tourer. Да и то, это фактически прошлогодняя машина, но с мотором большего, чем у предшественника, рабочего объема цилиндров

Honda FMX650 (1 цилиндр, 844 см³, 38 л. с., 163 кг) — городской эндуро, третья попытка





Хай-тек на стенде
Honda скутер, оборудованный
системой безопасности



Нам бы захлеб писать о прогрессе техническом, номенклатурном, ассортиментном... А приходится о прогрессе в «консервации». Еще одна «тема», к которой у японцев пропал интерес, – скутеры. Ни одной новой модели! Каково?! Не считать же, в самом деле, дебютантом Honda Zoomer – забавный, открытый всем ветрам «полтинник», который на рынок Европы вышел впервые, но ведь он уже пару лет продается в Японии и год – в США. А может, революция в том, что появилась новая фара у 250-кубового Honda Foresight или 12-дюймовые колеса для Yamaha BWS?.. Хотя здесь мы с сарказмом переборщили: наступил спад спроса на скутеры, оттого-то и у европейских производителей «табуреток» новинок не густо. Но это мы забежали вперед.

А японскую тему закончим упоминанием о двух «неоклассиках»: Suzuki GSF650 Bandit и Kawasaki Z750S (подробнее о них –

в предыдущем номере «Мото») и новой модели маленького 4-тактного мотоцикла двойного назначения Yamaha XT125, который предстал сразу в двух ипостасях: «эндюристый» XT125R и су-

пермотард XT125X. Популярные мотоциклы Honda CB1300 и Yamaha TDM900 в новом сезоне можно купить, если пожелаете, с АБС. Закажите, не откажите себе в удовольствии.

Honda Zoomer (1 цилиндр
49,9 см³ 4 л с 79 кг) – скутер
в стиле «ТУХНО».



Suzuki Intruder M800 (V2 805 см³ 242 кг) –
обновленный спорт-круизер.



Yamaha XT125R (1 цилиндр 124 см³ 12,5 л с
111 кг) – маленький внедорожник на 4 такта.

ЕВРОПА: ЖИТЬ ИЛИ ВЫЖИВАТЬ?

Рынок скутеров после введения «на мордников для полтинников» (так называли правило об их обязательной регистрации) обвалился, сбыт мотодиклов чахнет на глазах... Как быть европейским производителям? Ведь в отличие от компаний «японского квартета», для которых мотоциклы – лишь сопутствующая продукция, почти развлеченье наряду с более серьезной и доходной, большинство европейцев увязли в мотопроизводстве наглухо. И потянулась вереница их банкротств, слияний, поглощений... Хорошо чувствуют себя лишь те европейские фирмы, которые завоевали американский рынок – Ducati, Triumph, BMW.

С немцев и начнем. Суперзвездой стенда BMW стал спортбайк K1200S. Он стоял среди экспозиции на эффектной горе «кипящей лавы» – вот, дескать, какой я горячий! Для тех, кто не любит понт, смонтировали специальный стенд: каждый, нажав на педальку, мог убедиться, что революционная подвес-

KTM 950 Supermoto (V2, 942 см³, 98 л. с., 189 кг) – супермотард по максимуму.



MZ 1000SF (2 цилиндра, 998 см³, 111 л. с., 210 кг) – мотосаванча



KTM 990 RC8 Vepot (V2, 999 см³, 135 л. с.) дразнит поклонников марки. Будет ли серия?

ка Duolever действительно работает! Поскольку K1200S – новинка условная (он успел и в печати засветиться, и на тестах побывать), то в качестве «свежачка» немцы презентовали его «раздетую» версию K1200R – пока в качестве прототипа. Но через полгода обещают запустить его в серию! И еще один баварский дебютант – BMW R1200C Montauk в специальном исполнении – обильно разукрашен хромированными деталями.

Мотопромышленность Германии – это BMW, еще раз BMW, ну и парочка компаний с богатым прошлым и неопределенным настоящим. Одна из них – MZ, когда-то гордость ГДР, а ныне собственность малайзийского концерна Hong Leong. На вопросы, как же фирма докатилась до жизни такой, представители MZ, гордо вздернув подбородки, отвечают: «Зато мы делаем спортбайки!» и призывают взглянуть

BMW K1200R (4 цилиндра, 1157 см³, 167 л. с.), прототип серийного «нэйкеда»



Ducati Multistrada 620 (V2, 618 см³, 63 л. с., 183 кг) – «дамский» вариант удачной машины



Moto Guzzi Griso (V2, 1064 см³, 88 л. с., 229 кг) совершил рывок от технокаста к стритфайтеру



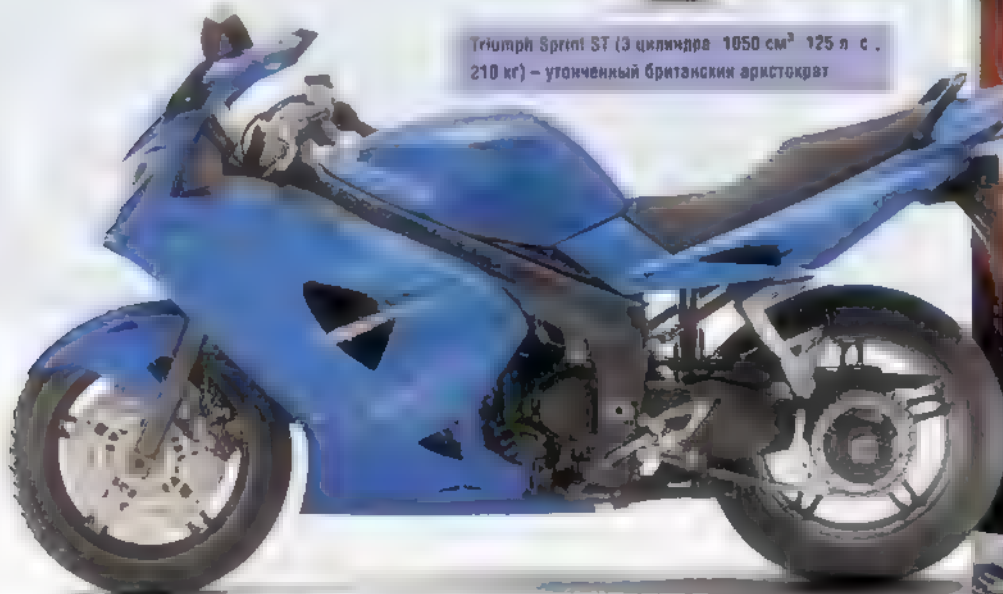
в сторону хищного 1000S, а затем дальше – в сторону дебютировавшего на Intermot его оголенного собрата стритфайтера MZ 1000SF. Ну, посмотрели... И пришла догадка: его создателя, Петера Науманна, где-то в поле явно застигло нашествие саранчи – и тогда-то его посетило вдохновение: мотоцикл получился – вылитая саранча!

Компания Sachs – тоже из «золотого стада»: как-никак делает мотоциклы уже дольше 100 лет! Нынче производит мото-велосипеды (с гордостью сообщая, что в этом деле она в мире «Намбер уан»!), активно сотрудничает с итальянской Malaguti и тайваньской Sym, переводит свои мопеды и легкие мотоциклы на 4-тактные моторы. Особая гордость – ультрамодный мопед Mad Ass – «Бешеный ослик». Две трубы, два колеса да 4-тактный 50-кубовый движок – во как

Aprilia Pagaso 650 Strada (1 цилиндр 659 см³, 60 л. с., 168 кг) окончательно прописался на шоссе.



Triumph Sprint ST (3 цилиндра 1050 см³, 125 л. с., 210 кг) – утонченный британский аристократ



Triumph Speed Triple (3 цилиндра, 1050 см³, 130 л. с., 189 кг)
явно подготовлен для стэнт-райдинга.



круто! Молодежь приняла стильную штучку с восторгом, и компания поспешила закрепить успех показом двух новых модификаций – 125-кубовой и (держитесь, чтобы не упасть) 500-кубовой!

KTM выжимает все до капли соки из своей 1000-кубовой V-образной «двойки». Стритфайтер 990 Superduke, пару лет назад представленный в качестве прототипа, теперь – серийная модель. А в Мюнхене австрийцы представили предсерийный супер-супермотард (и ни как не меньше) 950 Supermoto – шоссейную переделку мотоцикла двойного на



Sachs Mad Ass 500 вот до чего можно разозлить мопед.



Piaggio NRG Power (1 цилиндр, 49,4 см³, 99 кг) агрессивен на все свои «50-»

значения Adventure и прототип 990 RC8 Venom – «раздетую» версию спортбайка RC8, показанного в прошлом году в Токио.

Итальянцы что здесь, в Мюнхене покажут и чего не покажут – припрятут «вкусненькое» для грядущих выставок у себя, в Италии (в чем были ранее замечены)? Но более всего интриговала ситуация вокруг Aprilia. Роберто Коланинни, владелец концерна Piaggio, поглотившего «прекрасную итальянку», успокаивал всех озабоченных ее судьбой: мы, дескать, предоставим инвестиции, сохраним самобытность модельного ряда, создадим собственное производство мотоциклетных двигателей (сейчас мотоциклы Aprilia оснащаются моторами Rotax). Но, добавлял, все это счастье



Piaggio Fly 125 (1 цилиндр, 124 см³, 10,5 л. с., 112 кг)
построен в традициях Vespa



Husqvarna SM610 (1 цилиндр, 576 см³, 55 л. с.) –
супермотард тоже может быть элегантным

Cagiva Rapier 650 (V2, 645 см³, 70 л. с., 180 кг)
с новым мотором Suzuki



наступит, разумеется, лишь после того, как сделку в ноябре одобрит антимонопольный комитет. Но наступит ли счастье в этом «браке»? Сомнения тревожат оттого, что не только у Piaggio слюнки текут на Aprilia. Президент Ducati Федерико Миньйоли не сдержался – на пресс-конференции выразил затаенную надежду на то, что этот самый комитет сделку все же не одобрит, и его компания получит шанс уцепить наследство Aprilia. Ну что с них взять! Одно слово – акулы!

Тем временем творцы Aprilia продолжают выдавать на-гора новые модели. Это и уже «засветившиеся» кроссовый мотоцикл и супермотард с 450-кубовой V-образной «двойкой», и скутер Sportcity. А дебютантом в Мюнхене стал мотоцикл Pegaso 650 Strada – чисто шоссейный вариант машины двойного назначения. Надо сказать, что прежний Pegaso (тот, что с алюминиевой рамой и 5-клапанным двигателем) на «всепроходца» явно не тянул, а вот свежая версия – похоже, «самое то».

На стенде дочерней (пока?) компании Moto Guzzi «гвоздем» экспозиции стал концепт-байк Griso... Что говорите? Вы его видели еще два года назад? Правильно, но тогда он был еще совсем концепт, теперь же его презентовали как «концепт, пол-

Ducati Monster S2R (V2, 803 см³, 77 л. с., 173 кг) –
пополнение в рядах «Зюек»



Derbi DRW250 (2 цилиндра, 234 см³, 20 л. с.),
суда по шинам будет ездить по асфальту



ностью готовый к серийному производству». А это большая разница! Огромная! Главные отличия от прототипа двухлетней давности - мотор и задняя подвеска от модели Brevia V1100. И еще одна интересная деталь - если прежде машину преподносили как техно-кастом, то ныне она - стритфрантер! Вот ведь как запутаны то рожки современных классификаций - куда мода подскажет, куда и выведут. Спасибо, что супермотарды не обманывали! А среди серийных машин лишь одна новинка - модель V11 Scura R, она из семьи V11 Sport. В чем ее отличия от, скажем, V11 Coppa Italia или V11 Sport Ballabio - их распознает разве что заядлый фанат марки, и то не каждый. Фанату ведомы нюансы, недоступные простым смертным..

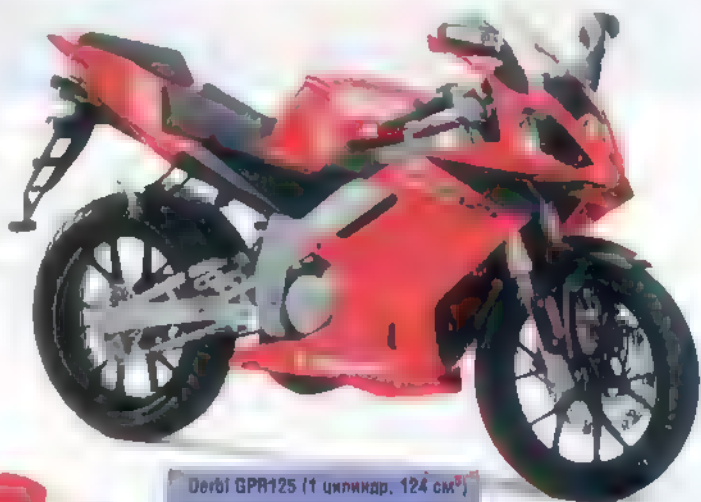
Если судить о компаниях по числу их новинок, то итальянская Ducati явно на подъеме. Новинок принципиального характера она, правда, не выставила (не каждый же год!), зато обновила едва ли не половину машин из своей обширной гаммы. Во-первых, модернизирована вся супербайковская линейка (749/999). С флагманом этого ряда - моделью 999R образца 2005 года - наши читатели уже знакомы по прошлому номеру журнала. Вкратце об остальных: у них обтека-

тель с новой передней частью, обеспечивают лучшую ветрозащиту водителя. У машин серии 999 новый задний маятник, скроенный по образцу гоночного, и передние вилки с напылением нитрида титана на трущихся поверхностях. У всех моделей семейства форсированы двигатели (например, максимальная мощность 749-й увеличена со 103 до 108 л. с., а 999S - со 136 до 143 л. с.)

Еще одно долгожданное событие: исключительно удачная Multistrada обзавелась сестренками! Прежде всего, речь идет об удешевленной и облегченной (на 32 кг!) версии с 620-кубовым двигателем. Похоже, эту модификацию обрели стать дамской: не зря же седло опустили с 850 до 830 мм. Для тех, кто хочет покруче, - вариант Multistrada 1000S DS с высокотехнологичными подвесками Ohlins (на стандартной версии - более скромные Showa)

Прибавление и в семействе Monster: модель S2R. Внешне она очень похожа на флагманский S4R: тот же задний маятник с консольным креплением колеса и задранные вверх двойные дудки глушителей. Но начинка попроще: неретулированная передняя вилка Marzocchi и 800-кубовый «воздушник» с 2-клапан-ными головками

Руководители компании подтвердили и свое намерение запустить в серию мо-



Ducati GPR125 (1 цилиндр, 124 см³)
растет в объеме. А будет ли 250?

Ducati Multistrada 850
1 цилиндр 659 см³, 48,6 л.с.
(160 кг) - это скрэмблер XXI века.



САМЫЕ ПОПУЛЯРНЫЕ МОТОЦИКЛЫ
ЕВРОПЕЙСКОГО РЫНКА
(продажи первого полугодия 2004 года
свыше 125 см³)

Место	Модель	Класс
1	Yamaha Fazer 600	неоклассик
2	Honda SH150	скутер
3	Yamaha YZF-R1	спортбайк
4	Honda CBF600	неоклассик
5	Kawasaki Z750	неоклассик
6	Honda CBR600F	спортбайк
7	Piaggio Beverly 250	скутер
8	Honda Hornet 600	неоклассик
9	Honda CBR1000RR Fireblade	спортбайк
10	Yamaha T-Max 500	скутер

тальянское семейство Sportclassic. А им, собственно, и деваться некуда: после того как семейство всего лишь «засветили», поступило уже 4 500 (!) оплаченных заказов! (Обратили внимание на цифру? А на слово – «оплаченных»?) И это при том, что первая модель из серии, Paul Smart 1000, поступит к покупателям лишь в ноябре 2005 года. Обратили внимание на дату?

Клаудио Кастильони, президенту MV Agusta, приходится лишь завистливо вздыхать, глядя на популярность Ducati. Ирония судьбы в том, что когда то он продал эту марку. Теперь же и сама MV Agusta продана, и попала она в объятия малайзийского Proton. Хорошо ли,

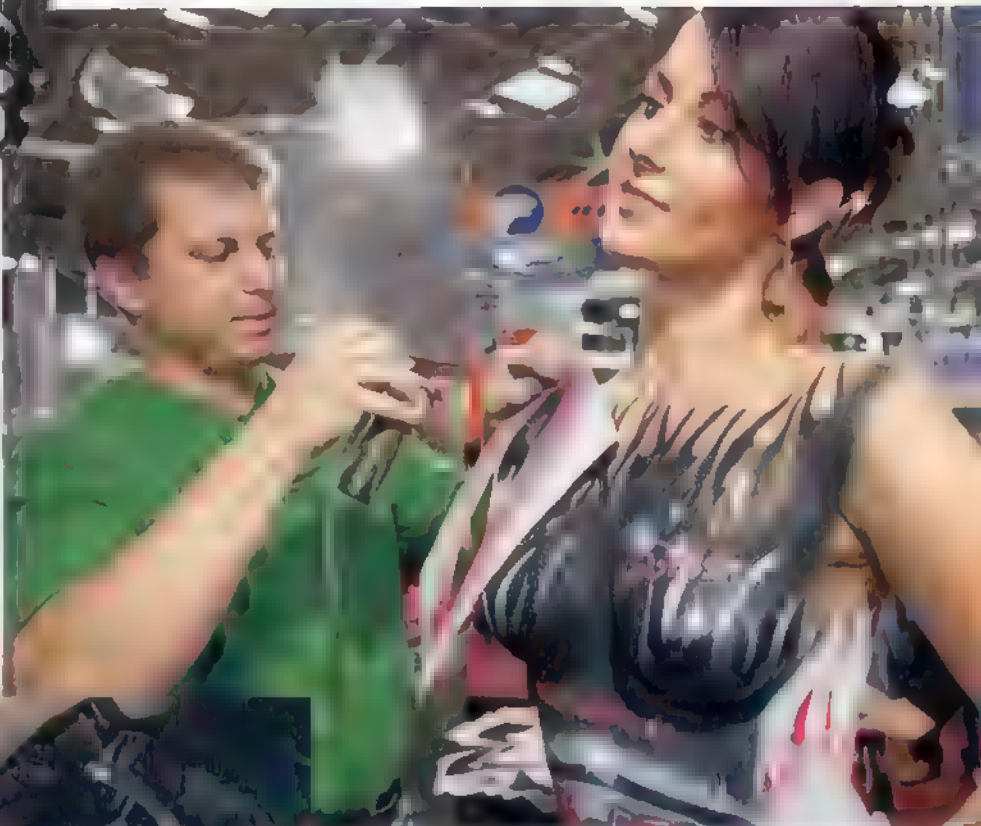


Benelli Tornado с рамой из углепластика

плохо ли ей живется?.. Может, это и не намерь на ответ, тем не менее, на ее стендах лишь две новинки, да и то всего лишь – модернизации. Cagiva Raptor 650 получила двигатель Suzuki с впрыском топлива. Кроме того, у нее, как и у 1000-кубового варианта, – новый (и очень симпатичный) обтекатель приборной панели. У супермотарда Husqvarna SM610 на смену прежним скучным линиям пришел остродинамичный облик, созданный знаменитым дизайнером Мигелем Галуцци. Двигатель изрядно (на 10 л. с.) прибавил в мощности. Даст Бог, эти новинки не будут последними.

Компания Benelli спешит на все сто использовать успех своего стритфайтера TNT – в Мюнхене показан целый букет модификаций Sport, Titanium, Cafe Racer и так далее. Забавная примочка – кнопка «контроля мощности». Если ее нажать, то двигатель не развивает свыше... 100 л.с.

Blmota DB5 Mille (V2 992 см³ 92 л. с. 156 кг)
принадл. самым элегантным спортбайком выставки



Говорят, примочка полезна очень и очень – для экономии топлива (ну как же, водители стритфайтеров этим куда как озабочены!), а также на скользкой дороге. Еще один интересный экспонат – экспериментальный Benelli Tornado с рамой из углепластика. Причем ее форма спроектирована так, что внутри – воздухопровод к радиаторам, расположенным в хвосте машины.

Возрожденная недавно Blmota (см. «Мото» № 9-04) блистала еще одной новинкой: модель DB5 Mille с двигателем Ducati 1000DS. В ней все самое лучшее: полностью регулируемые подвески Ohlins, тормоза Brembo с передними радиальными скобами, рама и маятник,



Derbi GP1 – новое поколение испанских спортскутеров

«сплетенные» из труб хром молибденовой стали. Весь 1000 кубовый мотоцикл весит всего 156 кг!

Маркетологам британской компании Triumph так понравилось пережить состояние триумфаторов (это когда произвел фурор круизер с беспредельным рабочим объемом Rocket III), что они, дабы успех усугубить, потребовали от конструкторов увеличить кубатуру и прочих моделей гаммы. Поэтому самый маленький спортбайк компании Daytona 600 стал 650, Bonneville T100 и Speedmaster подняли рабочий объем с 790 до 865 см³, а фирменная «тройка», ранее 955-кубового «формата», раздалась до 1050 см³. Под этот обновленный двигатель англичане творчески переработали спортивно-туристический мотоцикл Sprint ST. Модернизированная рама, передняя вилка картриджного типа, но главное – с иголки новый дизайн. Теперь Sprint узнается безошибочно! Мастерски обыграна тема «тройки» и в прищуре фар, и в панели приборов, и даже в «тройнике» выглядывающих из хвоста машины выпускных труб. Еще кардинальнее изменился Speed Triple, также вооруженный новым 1050-кубовым мотором. Обрубленный «хвост», своеобразные короткие глушители, передняя вилка перевернутого типа и тормоза с радиальными скобами. Теперь это и не стритфайтер – скорее, реквизит для стانت райдинга! Причем – серийный! Ходят слухи, что в ноябре в Бирмингеме англичане представят и еще парочку новых моделей... Какая жалость, попытки продавать эти аристократические машины на российском рынке пока не увенчались успехом. Право слово, слишком мы плебеи... И без обид.

А вот и привет из советского прошлого: Jawa. Но она уже совсем другая. Близкой сердцу многих советских людей 2-тактной модели на европейский рынок ходу нет. А вот новая 4-тактная 650-кубовая машина, прежде знакомая нам лишь в «кастоомобразном» виде, обзавелась двумя модификациями более современного вида: Style и Bison. Кстати, немецкий импортер проводит феерический (хотя и известный в прошлом) ценовой трюк. На стан-

дартном ценнике Jawa 650 Bison указано: 6636 евро. Но если берешь «животное» в канун 75-летия марки, то по поводу этого события импортер продает эту модель за 4567 евро. Прямо как в бессмертном рассказе Гагге: «В этот час тяжелых испытаний каждый патриот имеет шанс купить портрет императора Франца-Иозефа за две кроны вместо пятнадцати».

Все «Жомини да Жомини, а о водке ни полслова, – вздохнет просвещенный скутеровод. – Хватит мотиков – давай про скуты!». Так мы ж говорим: давай – то практически и нечего! Одна Piaggio отдувалась за всех. Во-первых, она кардинально обновила свой кит – спортивный скутер Piaggio NRG (теперь – с приставкой Power). Свежая внешность, с большими «раскосыми» фарами, совершенно новая, очень жесткая на скручивание рама, и выбор из трех 50-кубовых 2-тактных моторов: впрысковая «водянка» или две версии с карбюратором, «воздушка» или жидкостного охлаждения. Во вторых, компания представила новый городской скутер «среднего калибра» Piaggio Fly. Внешне машина удивительно напоминает легендарную Vespa – не прямое «цитиро-



www.jawa-deutschland.



Ява 650 Blazon (1 цилиндр, 662 см³, 47 л. с., 180 кг) – наследница былой славы.

со 125 кубовым 4-тактным двигателем (достаточно взглянуть на шасси, прямо-таки жаждущее мотора посolidнее, чем «полтинник»). Но то, что компания вдруг возьмется за мотовездеходы – этого не ждал никто. Прошу любить и жаловать: три машины, разного назначения и кубатуры (50, 200 и 250 см³), причем 250-кубовый мотор, судя по всему, от мотоцикла Honda CB250, который тут же в Испании и выпускается. А как вам сооружение со сложным названием Derby Mulhacen 659 – с 4-тактным 659-кубовым мотором жидкостного охлаждения? Создатели позиционируют этот мотоцикл как... воспоминание о скрэмблерах 60-х годов.

На этом обзор европейских скутерных новинок и даже разговора о них можно закрыть. Не считаем сенсацией очередное (вот именно) объявление представителей компании Peugeot о том, что долгожданный Jet Force с компрессором «со дня на день» пойдет в серию. Появится – тогда и поговорим. Или для вас большой сюрприз – появление того же Jet Force в удешевленном варианте, с 50-кубовым карбюраторным мотором?

Вот мы и дошли до предела Европы – до Уральских гор. «Урал» в Мюнхене представляли аж два импортера – немецкий и общеевропейский. Новинки на обоих стендах замечено не было. Как, впрочем, и наплыва посетителей.

вание», но духовное родство. Да и идеология та же: недорогая, но стильная машинка на каждый день. На выбор – четыре типа моторов: 2-тактный 50-кубовый или 4-тактные (2-клапанные «воздушники») рабочим объемом 50, 125 или 150 см³.

Ударно выступила Derby, недавнее испанское приобретение Piaggio. Суперзвездой стал новый спортивный скутер GP1 (с прежней моделью под тем же индексом он не имеет ничего общего). Собственно, это уже и не скутер вовсе – скорее скутер-байк: совершенно мотоциклетная диагональная рама из алюминиевого сплава, едва-едва обозначенный проем между седлом и рулевой колонкой, да и 50-кубовый двигатель закреплён в шасси жестко, а задняя подвеска – обычного мотоциклетного типа. Правда, модификации 125 и 250 см³ сохранили скутерный блок двигатель-трансмиссия.

И то сказать: Derby понесло! Ну ладно, все ожидали, что она представит модификацию своего маленького спортбайка GPR



АМЕРИКА И НЕМНОГО ЭКЗОТИКИ

На такой трюк способен только Harley-Davidson: покрасить вилку в черный цвет, провести полосу по бензобаку и объявить все это новой моделью! А ведь раз от этого Softail Springer Classic не отвести!



Эрик Бьюэл представляет «козу» для прыжков по городским улицам – Buell Lightning CityX

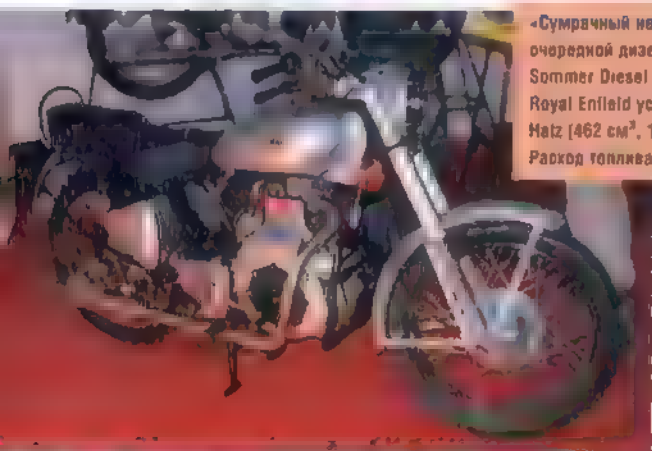




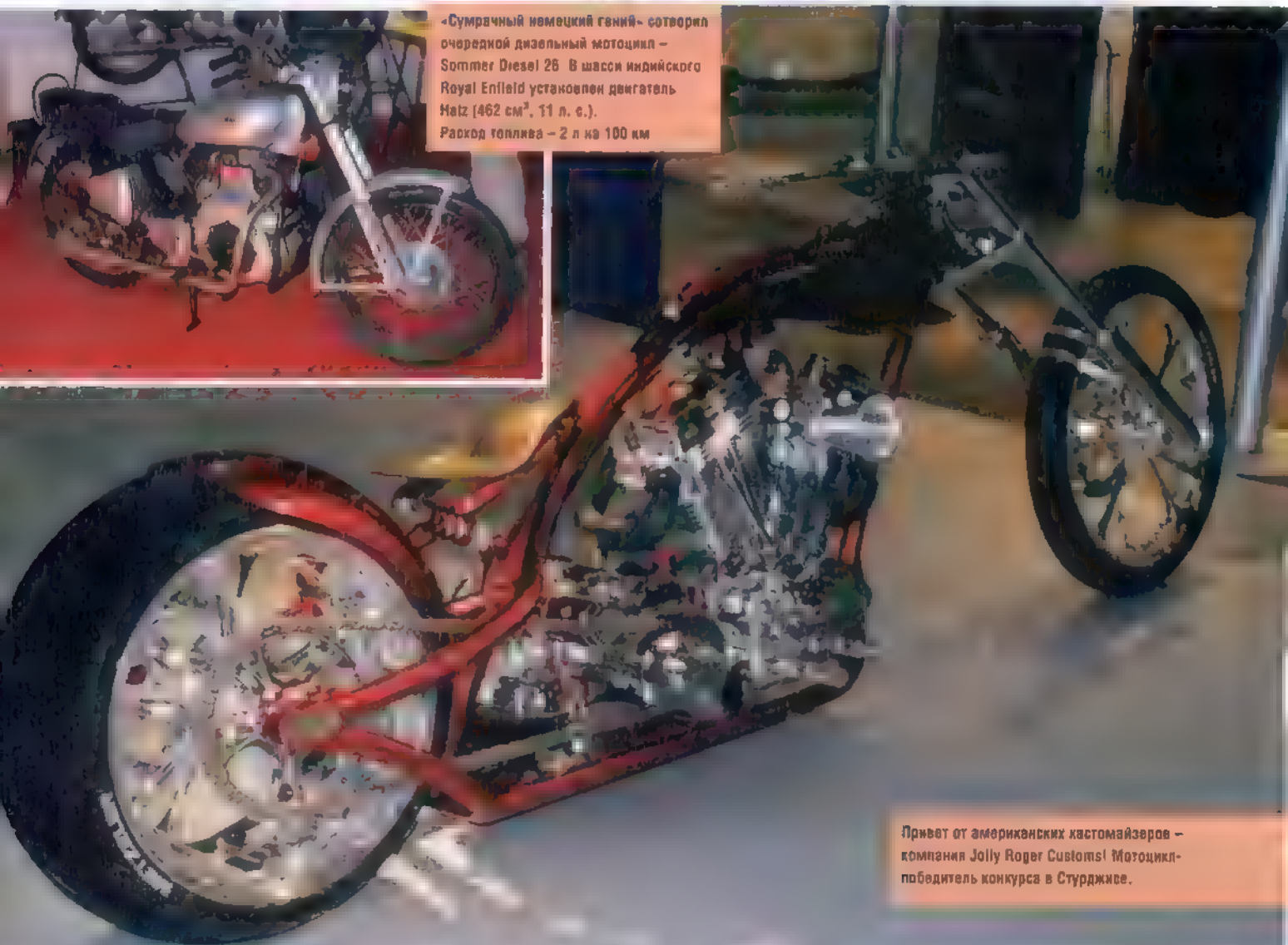
Американский «мотопроизводитель № 2» – Victory – показал новую модель нэптор («Малют») Ее козыри – двигатель увеличенного (1634 см³) рабочего объема 6 ступенчатая коробка передач 2-дисковый передний тормоз Наконец она просто красавица Еще бы ею не быть – к нему приложил руку сам Арлан Нессе



Итальянец Умберто Бориль строит необычные машины в ретро-стиле Его новиншее творение – модель B651 Scrambler – внешне воспроизводит облик мотоциклов для «шестидневки» 60-х годов.



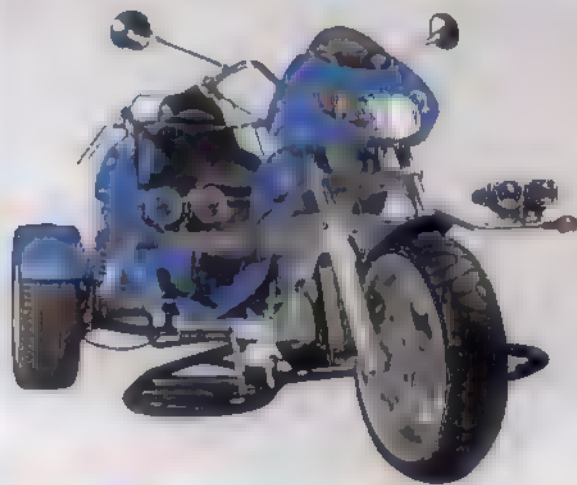
«Сумрачный немецкий гений» сотворил очередной дизельный мотоцикл – Sommer Diesel 26 В шасси индийского Royal Enfield установлен двигатель Hatz (462 см³, 11 л. с.). Расход топлива – 2 л на 100 км



Привет от американских кастомайзеров – компания Jolly Roger Customs! Мотоцикл-победитель конкурса в Стурджисе.



Впервые мотоциклы, оттюнингованные в Custom Vehicle Operations, включены в официальный каталог Harley-Davidson. Перед вами – вышедший из рук мастеров «индпошива» Screamin' Eagle V-Rod



Вот уж не ожидали такой подделки от Boom Trikes! В ее новинках модели Fun 500 Automatic – скутерный мотор Piaggio

Тот же «итальянчик», но совсем другая – CR&S (что расшифровывается как «Cafe Racers & Superbikes») Vup. Элегантный «стрит» построен вокруг 55-сильного двигателя BMW F650, посаженного в трубчатую раму в-ля «птичья клетка». Вес машины – всего 130 кг, размеры и геометрия – как у гоночного 250-кубового мотоцикла



Германская мотоэкспозиция – и без трайков? Это все равно, что Октоберфест без Отреда. Что строители этих аппаратов ищут и новые формы, и новые складовые агрегаты, а то ведь старый влозит от VW уже ни в какие экологические нормы не вписывается! На этом Easy Trike TeXup – современная автомобильная ридная «четверка» (1,6 л, 110 л. с.)



Еще одно новое слово в триколесии - немецкий TriKElec C3. Это 3-цилиндровый турбо-мотор (790 см³, 82 л.с. а по заказу - 41-сильный дизель), 6-ступенчатая автоматизированная коробка передач, ABS и система стабилизации.

АЗИЯ: ДЕРЖИТЕ КОШЕЛЕК!

Производить дешевые скутеры малых кубатур и европейцам уже не по зубам: при средней зарплате 1500 евро дешево не получится! Вот местных производителей и вытесняют молодые и голодные компании китайского и корейского происхождения, рабочие которых зарабатывают в половину меньше и за год, но не бастуют. Впрочем, и они не прочь бы замануться на более престижные кубатуры. Они и по деньгам выгоднее.

Корейский концерн Hyosung год назад выпустил 650-кубовый дорожно-спортивный мотоцикл Comet - и не прогадал. Желавших купить копию Suzuki SV650 за две трети ее стоимости нашлось немало. В новом сезоне компания выводит еще две модификации удачной машины: одес-



PGO G-Max 250 (1 цилиндр, 249 см³, 18 л.с., 140 кг) ничем не выдает своего азиатского происхождения



Hyosung Comet GT650R (V2, 647 см³, 79 л.с., 191 кг) затаен в обтекатель, как рыцарь в латы.

тый в полуобтекатель Comet GT650S и затаенный в большой обтекатель Comet GT650R. Кроме того, круизер GV650, показанный ранее в качестве прототипа, стал серийной моделью. Вам и этого мало? Так знайте, что корейцы вопли во вкус и в пару к 650-кубовому V-твину разработали еще и современный 1-цилиндровый 400-кубовый агрегат: 4-клапанная головка, жидкостное охлаждение, мощность - более 40 л.с. И уже представили две машины с этим двигателем: мотоцикл двойного назначения RX400 и спортивный «квартет» TE400.

Конструкторы крупнейшей тайваньской компании - Kwang Yang

Motor (торговая марка Kymco) – в этом сезоне были чрезвычайно озабочены приведением своих моторов к европейским экологическим нормам (например, установили впрыск топлива на двигатель 250-кубового круизера Vepox). Поэтому стенд не порадовал обилием новинок. И все же отметим утилитарно-спортивный мотовездеход Kymco MXU (гамма моторов – от 50 до 300 см³) и совсем уж забавную штучку – внедорожную скутеретту Kymco AXR. Идея неплоха: проходимость лучше, чем у любого скутера, а управляться с машинкой легче, чем с мотоциклом. Берем на дачу?

На стенде тайваньской PGO блистал скутер G-Max. Мощная рама и сложная задняя подвеска с центральным моноамортизатором и промежуточными рычагами обещают отличные ходовые качества. Впечатляет и гамма моторов 50-кубовый 2-тактный и 4-тактные рабочим объемом 125, 150 и 250 см³. Выше всяких похвал и «динамичный» дизайн аппарата.

Третий из тайваньских грандов – компания Sanyang Industry (торговая марка SYM) – прямо-таки затопил обилием новинок. Мотовездеходы TrackRunner 200 и QuadLander 250, ретро-скутер Mio, первый в истории компании макси-скутер Voyager 250. Но звездой стенда стал концепт-байк Babiesca: потрясающий футуристический дизайн, электронный контрольный центр по образцу БМВ-шного i-Drive, GPS-навигатор, мультимедийный центр с проигрыванием MP3, MPEG. И на этом чуде еще и ездить? Посадить в гостиную и любоваться!

Если компании с Корейского полуострова и острова Тайвань в Европе уже освоились настолько, что их и не воспринимают как чужих, то к гостям с материкового Китая у европейцев отношение настроенное: кто они – эти никому

ВУМ ПИД...
наличная
электроникой
«под завязку».



SYM Voyager 250 (1 цилиндр 251 см³, 174 кг) – макси-скутер с острова Тайвань.

Чудовищный мотовездеход для бездорожья от компании Chu Wong Enterprise.



не известные марки с труднопроизносимыми названиями, порою сомнительный дизайн, да и с качеством, прямо скажем, «не ах»... Вот цены, черт возьми, привлекательные – этого не отнять. Отсюда возникает соблазн: нельзя ли взять у китайцев... лишь стоимость рабочей силы? По такому рецепту работает, например, австрийская компания Generic Motors: европейский дизайн, японские компоненты, китайская сборка. И неплохо получается!

Едва ли не единственная китайская компания, которая добросовестно торит дорожку на европейский рынок, взяв уроки у японцев, – это Zongshen (кстати, только она из китайских «грандов» – детище частного капитала, в этом, видимо, и секрет успешности фирмы). Огромная производственная гамма мотоциклов и скутеров с моторами от 50 до 250 см³, более миллиона машин в год, собственная гоночная команда (чемпион мира в гонках Endurance! – правда, на мотоциклах Suzuki), приглашение европейцев на руководящие посты...

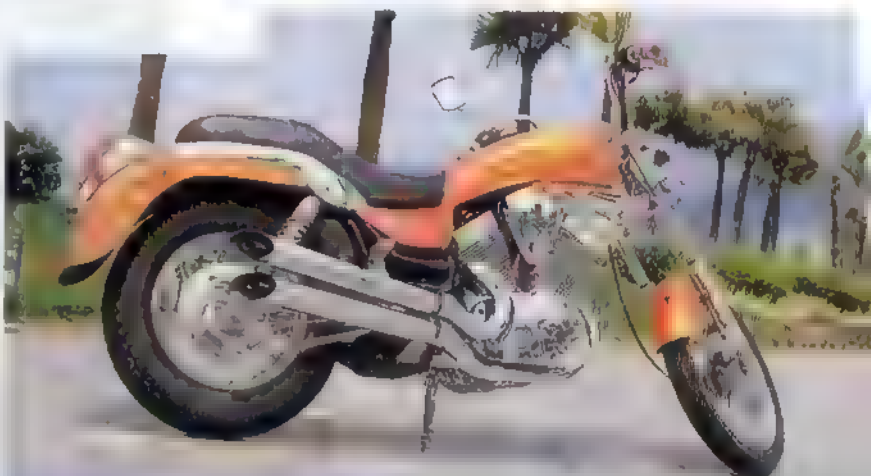
Hyosung RX400 (1 цилиндр, 399 см³, 139 кг) — это уже серьезная заявка в средней кубатуре.



Остается лишь подтянуть качество. Между прочим, это единственная из китайских компаний «расщедрилась» на пресс-конференцию, на которой мы с удивлением узнали, что со следующего года она атакует очередную ступеньку спортивного высшего света — чемпионат «Супербайк»! В поход на завоевание этой короны (опять на мотоциклах Suzuki: «Понимаете, по регламенту чемпионата основой гоночного снаряда должна быть серийная машина, а мы таких пока не производим») китайцы отвели четыре года, а затем обещают и на MotoGP замануться. А через пару лет «угостят» нас китайским спортбайком большой кубатуры... Ну, это обещание от Zongshen мы слышим не первую «пару лет».

И все равно Zongshen — белая ворона китайского мотопроста. Если эта позвала и рассказала о себе по максимуму и честно, то прочие компании вели себя стран-

Кутсо MXU250 (1 цилиндр, 249 см³, 17 л. с., 226 кг) нацелен на рынки Европы и США!



Первый китайский «большой» мотоцикл (если не считать копий древних BSA и M-72) — 400-кубовый Lifan LF400-2. Импортёры, обратите внимание, повторяю по слогам: LI-fan.

Кутсо AXR (1 цилиндр, 107 см³, 5,6 л. с., 101 кг) в самый раз для дачных «покатушек».





Generic Idea: 1 цилиндр, 49 см³, 3,1 л.с., 92 кг. Подготовлен к производству и 125 кубовый вариант

но: «Вы журналист? Извините, мы разговариваем только с торговыми представителями».

Так мы же и говорим: Interpnot – это моторынок. У европейцев, американцев, азиатов здесь девиз один – продать!

В день закрытия Interpnot-2004 открывался не менее дорогой сердцу байкера грандиозный пивной фестиваль. (Называется Oktoberfest, а начался 17 сентября. Тоже чтобы продать побольше пива?) Совпадение очень вкусное! **М**

Мы тоже подумали сначала, что этот скутер со складной крышей – Benelli Adiva. Оказалось, китайский Jonway. А еще эта компания делает 150-кубовые копии Honda Fusion и Yamaha Majesty. Нет, это не донос. Просто вспомнил студенческие годы, когда «тянул» для своего дипломного проекта редуктор от американского пунохода.



Что такое кич? Это когда к мотору воздушного охлаждения припандоривают как бы радиатор (Loncin LX250-3).

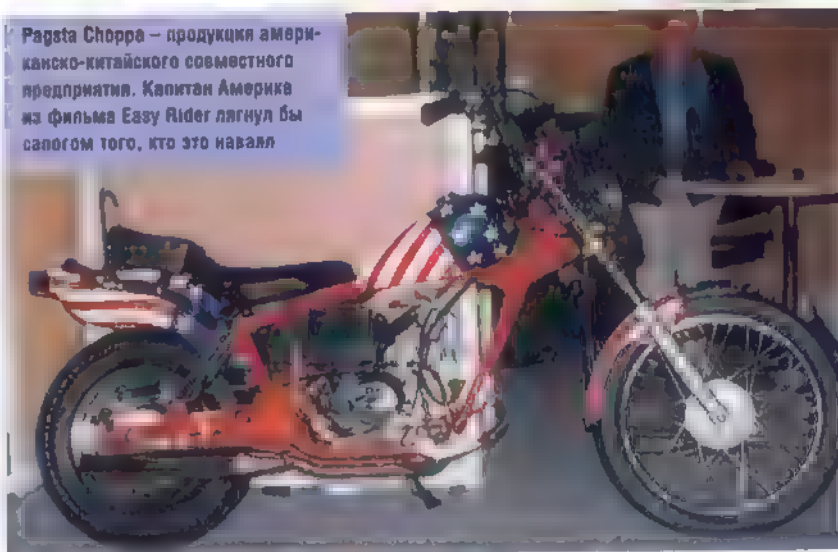


Вот так китайская компания Chuanfeng Motorcycle интерпретировала Valkyrie Rune.

Цены китайские не перешибешь: по заводскому прайс-листу этот 110-кубовый Qingqi стоит 580 долларов.



Pagosa Chopra – продукция американско-китайского совместного предприятия. Капитан Америке из фильма Easy Rider лягул бы сапогом того, кто это наврал.





Алан КАТКАРТ, Великобритания,
фото DUTCH DUO

HONDA CBR1000RR Ten Kate Edition, спортбайк

Год выпуска **2004** | Двигатель **998**
см³ | Мощность **201 л. с.** | Масса
174 кг | Макс скорость **322 км/ч**
| Ориентировочная цена **€29 900**



ТОЧИМ БРИТВЫ!

Странно, но журналисты ставят Honda CBR1000RR Fireblade 2004 года всего лишь на второе место, когда сравнивают три японских спортбайка конкурента. Очень странно, ведь на трассах чемпионатов все иначе. Судите сами: гонщики голландской команды Ten Kate Racing (TKR) становились чемпионами в World Supersport, а теперь на гоночной версии Blade, полностью подготовленной в Голландии, участвуют в WSB – чемпионате мира «Супербайк» и тоже совсем небезуспешно. На Blade выступает чемпион World Supersport 21-летний австриец Крис Вермелен. Так почему CBR1000RR только второй в рейтинге? По-моему, несправедливо.

Голландскому гурзу тюнинга Герриту тен Кейту и его кузену и партнеру по бизнесу Рональду пришлось разрабаты-

вать гоночную версию Blade самим. Исходником послужил обычный серийный мотоцикл, а не одна из «особенных» заводских гоночных моделей, вроде используемых в гонках национальных чемпионов командами Honda America и Honda Britain. Эти «особенные» мотоциклы созданы в HRC (Honda Racing Corporation – гоночном подразделении Honda Motor Co.) в Японии вместе с байком Сете Жибернау RC211V.

А результаты выступлений Вермелена в этом сезоне просто потрясают. Ведь он ведет неравную борьбу за место на подиуме с целым кланом Ducati – и не уступает. Чего стоит один только его абсолютный рекорд скорости в World Superbike! Вермелен пролетел по прямой «старт-финиш» трассы Монца на скорости 313 км/ч (хочу заметить, что приборы телеметрии

команды зафиксировали аж 322 км/ч) Обращаю внимание: рекорд установлен на переделанном дорожнике. Это знаковый факт: он символизирует возврат к основным ценностям Superbike

А через три дня после торжества скорости на Монца меня пригласили при соединиться к команде Ten Kate Racing на трассе Ассен. Позвали тестировать не супербайк Вермелена, а реплику его байка, омологированную для дорожной езды. У нее 200-сильный мотор и хитрая подвеска, идентичная той, что установлена на байке молодого австрийца-чемпиона. Honda CBR1000RR Ten Kate Edition (TKE) раскрашен в желто-черные цвета пригласившей меня команды. Выпущена ограниченная партия оснащенных фарами спортбайков, мотоциклы можно приобрести за 29 900 евро (в цену включен голландский 19% налог). В комплекте две подставки (без них трудно обойтись в пaddocke), четыре набора коробок передач и задние звезды. Ten Kate предлагает полный комплект гоночных облицовок – это для тех, кто опасается повредить дорожное «обмундирование» мотоцикла на трек-днях

– Если честно, я сижу на этом стрит-байке в той же позе, что и на моем гоночном, – сказал Крис. – И технические характеристики у них не слишком разнятся...

Давай прокатимся вместе несколько кругов, – сам убедишься!

Разве откажешься от приглашения чемпиона мира! Мы вместе отправились на трассу GP в Ассене

На прямой сразу понимаешь, что Fireblade в версии Ten Kate – мотоцикл очень специфический. А чтобы его «попробовать», я целое утро катался на нем по пригородам Ассена. Честно говоря, удивило, насколько этот мотоцикл «культурный» и пригодный для езды в обычных дорожных условиях. Он неспешно движется едва ли не на холостых в общем потоке. Сцепление работает мягко и четко. Подхват с низких оборотов уверенный, но без агрессии. Но узкие голландские загородные дороги дали не более, чем намек на громадный потенциал байка – реализовать его можно только на хайвее или гоночной трассе. Здесь волк под именем Ten Kate Edition стряхивает с себя бабushкины одежды и отправляется «за обедом» – разгуливающей поблизости Красной Шапочкой – Ducati... Откровенно говоря, этот Honda если не уничтожил, то испортил все впечатления от мотоциклов с десмодовками, на которых мне довелось ездить. По крайней мере, на прямой. А может, и не только

Самое впечатляющее в CBR1000RR TKE то, как на каждом круге на любой из трех первых передач на выходе из ши-

кан мотоцикл поднимается на заднее колесо и «катапультируется» с невероятной скоростью по прямой, а затем и по быстрой S-образной связке, ведущей к первому повороту. И вновь утверждаю, что это самый быстрый, самый мощный мотоцикл, на каком я когда-либо ездил по Ассене (а уж на чем я здесь только не ездил – за последние 10 лет это были все супербайки Ducati, вплоть до моделей 2000 года, а также заводские 750-кубковые супербайки Kawasaki и Suzuki). А ведь это не чисто спортивный аппарат – на нем фары и номерной знак!

– Наверное, из-за сильного ветра тебе сегодня сложно было выпрямлять мотоцикл на выходе из шиканы, да? – спросил Крис Вермелен, когда мы заехали на пит-лейн. Я понимаю, он меня подкалывает. Что ответить? Для него, может, и сложно, а для меня – жутко! Тем более, что я еще не отошел от той встряски (да что там – стресса), когда Крис обогнал меня по внешней стороне поворота Strubben, а потом на ходу прямо у меня под носом отжег заднюю шину, оставив четко очерченную черную полосу вдоль следующего правого поворота! На такое зрелище надо продавать билеты задорого

Равно как и рейсерам-экстремалам стоит потратить деньги за мотоцикл со столь феноменальной динамикой



ТЕСТ

ТАК ДОВОДИЛИ BLADE

Это не только лучший Blade из когда-либо продававшихся (в том числе и «заряженных») – так считаю я, но и самый быстрый в мире стритбайк – это подтверждают замеры. Как удалось создать его таким, рассказал гурзу Геррит тен Кейт

– Пришлось поработать, чтобы довести таких технических характеристик. Стандартный Fireblade, который послужил отличной основой для тюнинга, настолько хорош сам по себе, что, как мы ни старались «выжать» из него весь потенциал, запас еще остался. На заднем колесе гоночной версии – 203 л. с., а будет еще больше. Так что «снять» 201 л. с. с коленвала стритбайка или 179,9 л. с. при 12 000 об/мин с колеса (это по показаниям мощностного стенда Dynojet) – вполне можно. Потому что это – Honda! А вместе с тем, не допустили потерь на «низах», и на байке по-прежнему можно просто ездить, а не только гоняться.

Чтобы достичь таких показателей у базового Fireblade (172 л. с. при 11 250 об/мин или 155 л. с. на заднем колесе), конструкторы разобрали стандартный мотоцикл, оставили «родную» коробку передач, сцепление, коленвал, шатуны и поршни. Доработали впускные и выпускные каналы головки цилиндров под установку гоночных распредвалов Ten Kate (как на байке Криса Вермелена)

– Сохранили высоту подъема клапанов базовой модели, но значительно изменили фазы газораспределения, – продолжил Геррит. – Увеличение хода клапанов – фо-

кус, который не проходит без последствий – он сокращает возможный пробег. Да, так легче всего поднять мощность, но не приносить же в жертву надежность. Поэтому лишь немного увеличили степень сжатия (с 11,9 до 12,7) «поджатием» головки цилиндров. Двигатель Ten Kate должен износиться всего на 10% быстрее, чем стандартный мотор

Гоночные пружины (по одной на клапан) установлены, чтобы управляться с новыми клапанами. У клапанов же изменена форма: теперь они с плоской тарелкой. Но сохранен диаметр. Тот же и материал, из которого они изготавливаются: титановые клапаны дольше живут. Тем не менее, седла клапанов не трогали. Гоночная выхлопная система Agrow со стальными коллекторами, титановыми трубой и глушителем (в некоторых странах ее нельзя применять на дороге). Все это специально разработано для Ten Kate



ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Модель	Honda CBR1000RR
Модельный год	2004
Масса (без топлива), кг	174
База, мм	1410
Вылет, мм	102
Угол наклона рулевой колонки, град.	23,75
Развесовка (переднее/заднее колеса), %	53/47
Макс. скорость, км/ч	320
Тип	4-цилиндровый рядный 4-тактный
ГРМ	DOHC, 4 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см³	998
Размерность, мм	75x56,5
Степень сжатия	12,7
Макс. мощность, л.с. при об/мин	201/11500
Система питания	впрыск топлива
Система охлаждения	жидкостная
Система запуска	электростартер
Сцепление	многодисковое в масляной ванне
Коробка передач	6-ступенчатая
Главная передача	цепью
Рама	диагональная, дюралевая
Передняя вилка	телескопическая перевернутого типа
Диаметр несущих труб, мм	50
Задняя подвеска	мостиковая, с амортизатором WP
Тормозная система	раздельная, гидравлическая
Передний тормоз	2 лепестковых диска Braking Ø 310 мм
Задний тормоз	4-поршневые радиальные скобы Tokico
Передняя шина	120/70-17
Задняя шина	190/50-17

разгона. Я не из робкого десятка, но даже трасса мирового класса Ассен показала мне узкую – настолько впечатляющими были ускорения, следовавшие за поворотом ручки газа. Прежде чем шевелить правую рукоятку этого снаряда, от души советую убедиться, что едешь прямо. Хотя мотоцикл очень послушный и даже покорный на низких оборотах, едва тахометр укажет на цифру 6500 об/мин, а тем более выше, вам захочется, чтобы кто-нибудь со стороны посмотрел на вас и подтвердил, что толстая задняя шина Pirelli не оторвалась от опоры, а идет в надежной сцепке с дорожным покрытием

Собственным ощущениям в эти мгновения не доверяешь

В среднем диапазоне оборотов мотор необыкновенно силен, именно в этом промежутке в наибольшей степени двигатель обеспечивает невероятное ускорение. Меня эти ускорения повергали в трепет. Но привыкаешь и уже вскоре ждешь—не дожدهшься, чтобы вновь пульнуть. И уже газуешь на следующем прямом участке, готов (поскорее!) к тому, что на «приборке» вот-вот замигает желтая лампочка (значит, раскрутил мотор до 11 500 об/мин) «разрешающая» переключить передачу, а потом опять и опять... Рост мощности длится до отсечки на 12 000 оборотах. И вновь сильное желание убедиться, что еще не взлетел и Blade мчится в верном направлении. Он такooooooooo быстрый!

Но не хотел бы, чтобы вы решили, что на этом спортбайке можно отжигать только по прямым. Руль слушается не идеально, но хорошо. Наверное, нужно пояснить: приходится порабо-

В Тен Кейте отказались от электронного блока управления впрыском из гоночного кита Honda HRC. Но и доступ к кодам перенастройки стандартной системы управления двигателем они также не получили. Поэтому и установили Power Commander – универсальные мозги. Геррит уверяет, что это временное решение: «С такой системой можно гонять по улицам и на трек-днях, а большинство покупает наш байк именно для этого. Мы учли, что кто-то наверняка захочет участвовать в гонках. Для таких собираемся подготовить наш собственный электронный блок управления – его можно будет программировать. Тогда сам владелец мотоцикла сумеет увеличивать максимальные обороты двигателя, – мощность Blade TKE растёт, пока не срабатывает «отсечка». Более высокие обороты сделают из быстрого байка еще более быстрый!»

Что же, придется дожидаться опции. Можно и не ждать, а потратить меньше иен и купить электронный блок HRC (какой установлен на супербайке Вермелена)

«Родная» алюминиевая рама Fireblade естественно, сохранена (хотя и обвеша

на карбоновыми фенечками Sebinoto), двусторонний маятник тоже (запомните: с таким же гоняется Вермелен!), но теперь на нем установлен гоночный амортизатор, разработанный Андреани (как на супербайках ТК) с гидравлической регулировкой преднатяга пружины, высоко- и низкоскоростного демпфирования сжатия и отбоя. Этот аморти-





затор — продукт WP, отсюда же — родом и полностью регулируемая 50-мм перевернутая вилка с траверсами из Eural.

— Геометрия мотоцикла та же, что и у супербанки Вермелена, пояснил Геррит. У нас есть стенд для настройки подвесок, с помощью которого и настраиваем — абсолютно характеристикам подвески супербанка.

Да и посадка на реллике та же, что и на мотоцикле австрийца-чемпиона.

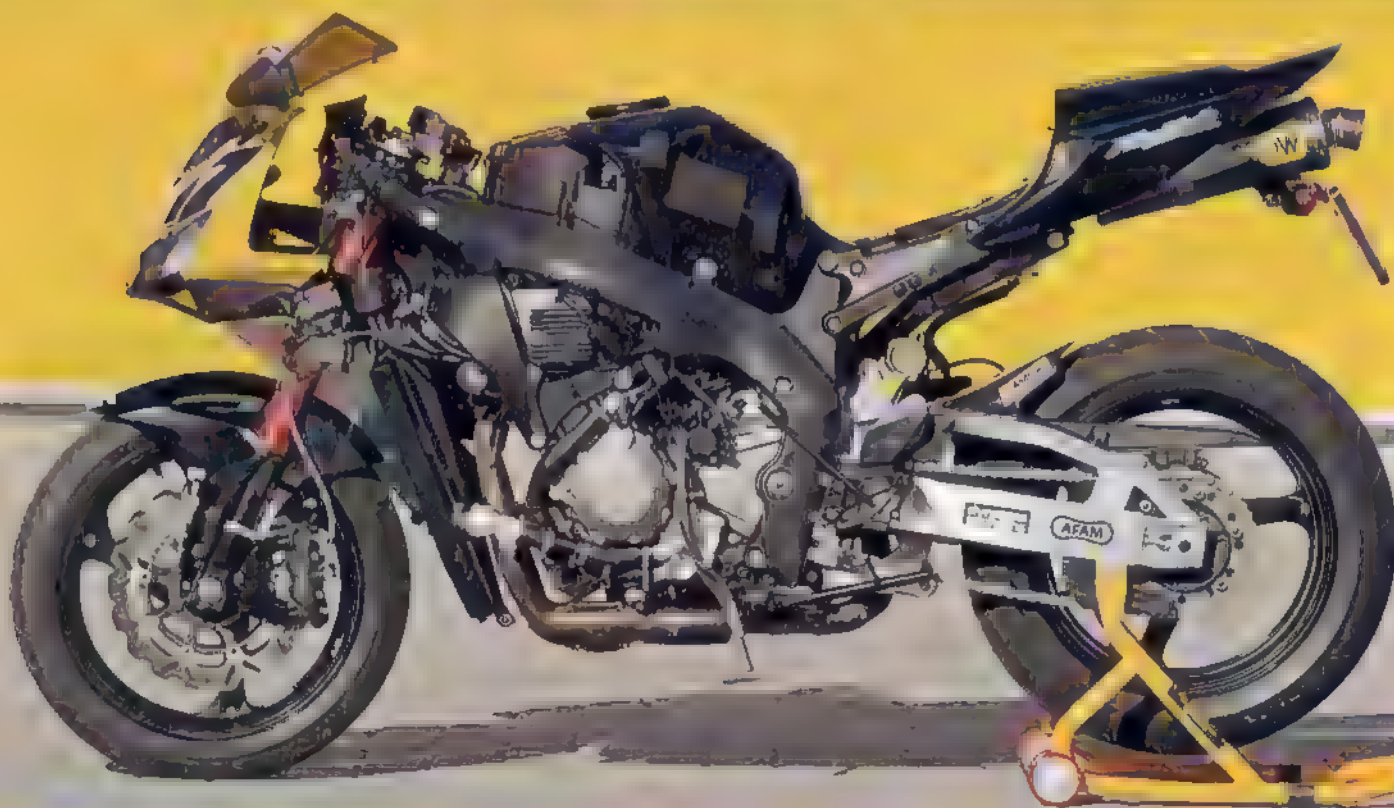
это благодаря сдвинутым вперед рукояткам руля, высоко расположенным подножкам Valtermoto (рычаг КП сидит на оси левой подножки — это для точности переключения) и приподнятому матово-черному сиденью. Сиденья подняли повыше, чтобы обеспечить охлаждение титановой выхлопной трубы, проходящей под ним.



тать, чтобы заставить мотоцикл быстро изменить направление, причем и в медленных шиканах, и в быстрых. Подвеска от Андреани работает отлично, помогает проходить повороты с максимальной возможной скоростью (а это ключевой момент управления при быстрой езде) даже по ухабам трассы, что назову самым существенным показателем свойств подвески. Ведь подвески в повороте сжимаются, а наезд на ухаб с частично сжатыми амортизатором и вилкой — настоящее испытание для настроек. Лучший комплимент, который могу сделать системе Андреани: все действует в ней превосходно.

При резком торможении передняя вилка Fireblade почти не «клюет», подтормаживание в поворотах не нарушало податливости подвески. Попутно замечу, что хотя и сидишь на байке заметно выше, чем на базовом Fireblade, при торможении не чувствуешь чрезмерной нагрузки на руки.

Посадка пилота, органы управления, защита и управляемость — типично «хондовские»: удобные, вызывающие доверие, они совместимы с быстрой безопасной ездой. Единственное, что, на мой взгляд, не хватает мотоциклу, спидшифтера, то бишь скоростного переключателя передач. Хотя КП, что свойственно всем Honda, и мягкая, переключатель все равно необходим. Предложил бы внести в список опций



ГОНОЧНАЯ КОМАНДА TEN KATE: ОТ ТРАКТОРОВ ДО СУПЕРБАЙКОВ

База команды Ten Kate расположена в городе Ньивлесен на севере Нидерландов, в фермерской провинции Дренте. И не случайно именно там взлет популярности мотоциклов от семьи тен Кейт до уровня, когда их начали использовать в гонках чемпионата мира, начался с постройки и обслуживания... тракторов и прочей сельскохозяйственной техники. Но Геррита с молодых ногтей тянуло к более динамичной технике

В юности он тюнингвал mopeds, а в 20 лет занялся подготовкой мотоциклов местных байкеров к участию в национальных гонках. Постепенно дело расширялось, и о мужчинах из семейства тен Кейт заговорили, когда они сконструировали несколько удачных байков для Supersport. Тогда и появилась гоночная команда Ten Kate

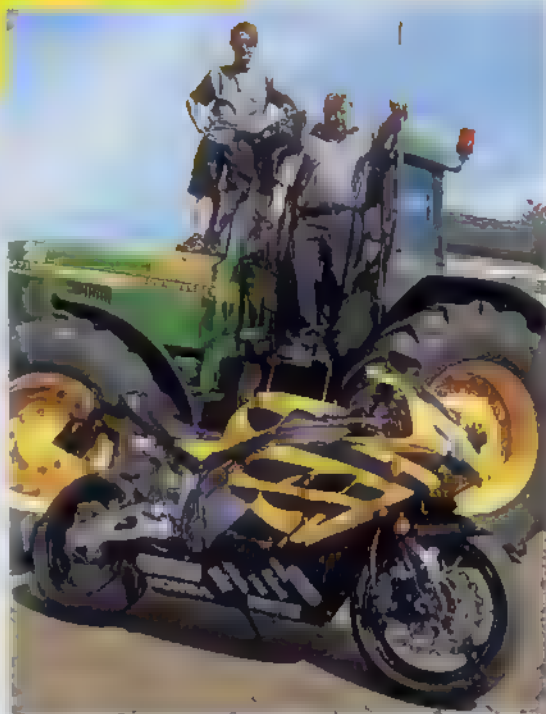
Первый успех на треке пришел в 1999 году в родном Ассене, когда гонщик команды

Карл Маггеридж, выступая на Ten Kate CBR600, занял четвертое место в Гран-при. Весь следующий сезон он лидировал, а в чемпионате мира занял пятое место, хотя пришел к финишу на треке Монца третьим, на Ошерслебен – вторым, а на Брандс Хатч – первым! Невероятный успех!

Результаты заинтересовали руководителей отделения Honda Еurope – и они решили поддержать команду. А потом компания Ten Kate стала поставщиком мотоциклов через Honda другим командам. К этому времени Фабьен Форэ в 2002 году завоевал для Ten Kate Honda титул чемпиона Supersport, а в следующем Крис Вермелен принес аж два титула.

«Сложно было выпрямлять мотоциклы на выходе из шикан?» – спросил меня Крис Вермелен...

Глава Honda Еurope Сильвио МАННИКАРДИ поддерживал Ten Kate, вопреки решению гоночного офиса Honda в Токио о бойкоту чемпионата «Супербайк».



DAS IST FANTASTISCH

Альштайн.

Мы надем очки и зелье.

Возможно, Вы никогда не были в Бремене и не читали ~~некоторые книги~~ 1516 г. И конечно же, вряд ли представляете сложность секретной «домашней» рецептуры приготовления пива...

Но чтобы оценить и полюбить сбалансированный, классический вкус нового немецкого пива «Альштайн», нужно только одно. Попробовать его.

Т.свар.сертифицирован



Заставить 174 килограммовый (весит прилично!) байк послушно поворачивать помогает пара 310-мм лепестковых тормозных дисков. Такие же установлены на гоночном мотоцикле Вермелена (и 220 мм задний, но Крис им почти не пользуется), вместе с 4 поршневыми радиальными скобами Tokico, с двойными карбоновыми тормозными колодками S&S и армированными шлангами. Весь этот комплект средств обеспечивает впечатляющую останавливающую мощь. Такие диски усложняют управление, а вместе с тем уменьшают гидроконический эффект. И это не фантазия — я сам себе это доказал: в тот же день сделал замеры с секундомером и сравнил их с показателями традиционных дисков.



Два Blade: базовый и Ten Kate Edition

Ten Kate еще и проскальзывающее сцепление. А пока владельцам придется пользоваться рычагом сцепления, чтобы не давать заднему колесу блокироваться при сильном торможении двигателем перед медленным поворотом, или поднимать холостые обороты перед выездом на трассу в трек-дни.

Ten Kate вывел Fireblade на новый уровень технических характеристик: уже нет ощущения, что это дорожный спорт байк. У мотоцикла появилась «изюминка» класса World Superbike. Это новейший аппарат для храбрецов (или точнее будет сказать — безрасудных?), готовых испытать на собственной шкуре, что такое невероятные технические возможности мотоцик-

ла, и... жаждущих расстаться с «правилами». Может быть, пожизненно.

Очень похоже, мы становимся свидетелями возрождения генерации специалистов по тюнингу, а также конструкторов, способных мотоциклы массового производства «начинить» выдающимися техническими характеристиками, чтобы потом использовать их на треках в гонках за победой. А потом строить почти такие же мотоциклы, но для покупателей. В этом я усматриваю начало тенденции возврата к изначальной цели, ради которой «родили» и культивировали явление под названием «Супербайк»: превратить мотоспорт в полигон для совершенствования «машин для удовольствия». И



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР
ООО "ВУЛКАН МОТОРС"

www.vulcan-motors.ru

 **Kawasaki**

МОТОЦИКЛЫ

гидроциклы

вездеходы

лодочные
моторы

скутеры

снегоходы

генераторы

аксессуары

запчасти

одежда



YAMAHA



933-7830
937-2589 • 504-2822

Строгино, ул. Таллинская, 18 супермаркет "Седьмой континент", 2 и эт.
Сколково, ш. 31, стр. 1 Торгово-выставочный комплекс "Спорт-Хит"

О YAMAHA НА МАЯКОВСКОЙ



Салон "Yamaha на Маяковской"

МОТОТЕХНИКА

ТЦ "МЕГА" 41 км МКАД, "Салон на Неглинке" Кузнецкий Мост 9/1
8000 100-49-00

ЕСЛИ НЕ ХАМИТЬ...

KAWASAKI ZX-10R Ninja, спортбайк

Год выпуска 2004 | Двигатель 998 см³ | Мощность

175 л. с. | Масса 170 кг | Макс. скорость 290 км/ч |

Ориентировочная цена €14 600



Новичок ZX-10R из семейства прославленных Ninja оттянул на себя внимание публики и всего мира, которая, казалось бы, еще не успела «пережить» появившиеся всего год назад новую с иголки Yamaha R1 и тотально переработанный Fireblade... И что в нем такого?





Новая «десятка» от Kawasaki совершенно не похожа на те большие и неповоротливые «литры», которые еще несколько лет назад строились рядами с конвейеров ведущих мотоциклов-производителей. Уже с виду он явно более лаконичен в габаритах, с миниатюрным лобовым обтекателем, шасси - откровенно гоночное, база - всего 1385 мм.

Пошли дальше шарить глазами. На приборной панели блинкер, сигнализирующий о необходимости включить следующую передачу. Алгоритм его работы настраивается в диапазоне от 9500 до 13 000 об/мин с интервалом 250 об/мин. С таким подсказчиком пилот «возьмет самое лучшее» от двигателя, и не вообще, а на каждой конкретной трассе.

Угадывается стремление конструкторов сделать мотоцикл максимально плоским - и они преуспели. Пosing не кажется высокой, хотя от земли до седла 825 мм - это потому, что не приходится, как на широком сиденье, раскорячивать ноги, что «съедает» их длину. Так что водитель ростом до 180 см найдет ее удоб-

На каждом светофоре я все делаю

неправильно - торможу поздно,

разгоняюсь быстро.

ной. Разумеется, настолько, насколько удобной можно назвать посадку на спортивном мотоцикле.

Удобство в том числе и в том, что нагрузка на запястья рук и предплечья невелика - тело подпирает топливный бак.

Мотор «оплетен» диагональной алюминиевой рамой (она окрашена в матово-черный цвет). Небольшой угол наклона передней вилки (24°), высокая загруженность переднего колеса, плюс максимальное сосредоточение масс в центре мотоцикла - все это превращает его в высшей степени отзывчивый, управляемый - движешься ли ты по прямой или в повороте.

О поворотах - в деталях. Мотоцикл послушно в них ложится и так же послушно из них выходит. При свешивании внут-

ренняя часть бедра гонщика «вписывается» в форму топливного бака - баку специально придали такую форму. «Анатомичность» бензобака и в другом его участке - оконечности, касающейся живота. Это - для удобства седока при торможении. Между сиденьем и баком большой перепад высот, в силу этого пилоту легко удерживать свой вес, не включать мышцы рук, и в конечном счете, не устать. А ведь фактор усталости порой решает результат в гонке.

Но «десятка» от «Кавы» не только для гонок - мотоцикл оснащен задним сиденьем. Пosing «второго номера», если позволите, «рюкзачного» типа. На первых километрах пути «запальный груз» водитель не замечает, но уже через де-



Облегченная траверса и сверхкомпактная «приборка» — признаки нового стиля Kawasaki

...ять минут ощущает, что наваливаются десятки килограммов живого веса. Однако пассажир в том не виноват, сами понимаете — чай, не на «классике» его катают. Да и заднему ездоку тоже достается взобраться на пассажирское место, если седло на высоте 96 см, не так просто.

Высота до передних подножек — 40 см, а значит, они не мешают глубоко закладывать байк в повороте. Шины Michelin Pilot Sport способны удерживать аппарат, не «подскользнуться» при любом крене. Резина обеспечивает безукоризненное замедление, чем весьма и весьма помогает тормозам Tokico. Возможности заднего далеко не беспредельны, им следует пользоваться разве что для корректировки скорости хода, скажем, в поворотах. Для экстренного торможения — боже упаси! Максимум — в качестве подмоги.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Год дебюта	2003
Сухая масса, кг	170
Габариты, мм	2045/706/1115
Высота до седла, мм	825
База, мм	1385
Дорожный просвет, мм	125
Объем топливного бака, л	17
Макс. скорость, км/ч	290
Время прохождения с места 400 м, с	10,4

Тип	рядный, 4-тактный, 1-цилиндровый
Рабочий объем, см³	998
Тип ГРМ/клапанов на цилиндр	DOHC 4
Мощность, л.с. при об/мин	175/11 700
Крутящий момент, Н·м при об/мин	115/9500
Размерность, мм	76x55
Степень сжатия	12,7
Охлаждение	жидкостное
Система питания	впрыск топлива с двумя дроссельными заслонками
Система запуска	электростартер

Сцепление	многодисковое в масляной ванне
Коробка передач	6-ступенчатая
Передаточные отношения	1 — 2,533; 2 — 2,053; 3 — 1,737; 4 — 1,524; 5 — 1,381; 6 — 1,304
Главная передача	цепная

Рама	диагональная, из алюминия нового сплава
Передняя подвеска	телескопическая вилка Ø 43 мм, ход 120 мм
Задняя подвеска	маятниковая, с прогрессивной характеристикой, центральным амортизатором, ход 125 мм
Тормозная система	раздельная, с гидробраком в переднем и заднем колесах
Передний тормоз	2 диска Ø 300 мм, 4-поршневые скобы
Задний тормоз	диск Ø 220 мм, 1-поршневая скоба
Передняя шина	120/70ZR17
Задняя шина	190/50ZR17



переднему. Что, впрочем, закономерно для экстремального спортбайка, торможение на котором априори обязан выполнять в основном передний тормоз. А его возможности не лишь бы какие: со скорости 60 км/ч до полной остановки ZX-10R проходит 12,5 метра, а это не уступает показателю признанного авторитета среди спортбайков – Yamaha R6. И заметьте: наш испытуемый – более тяжелый «литр», тогда как «эрка» – «шестисотка» массой поменьше. И еще сравните. Разброс результатов после нескольких торможений с использованием только переднего тормоза на ZX-10R не превышает 20 см. Эту погрешность можно отнести за счет «человеческого фактора» – на мгновение раньше-позже нажал рычаг, за счет разницы в градус-другой температуры нагрева резины и т. д. Веду к тому, что тормоз демонстрирует высочайшую стабильность! И уж чисто из собственных ощущений добавлю – и высокую информативность. Кстати, тормоза оборудованы модными сейчас 300-миллиметровыми лепестковыми дисками, а также суппортами с радиальным креплением. Они нынче – неотъемлемый атрибут «литров» последнего поколения

МНЕНИЕ ПРОФЕССИОНАЛА

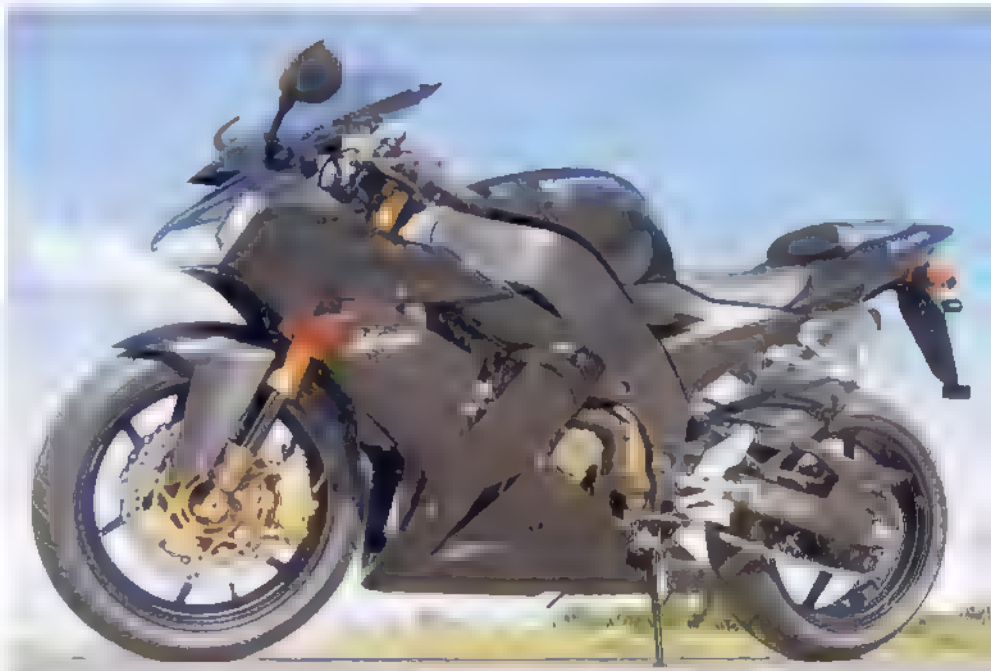
Сергей Крапухин – чемпион России 2004 г. по шоссейно-кольцевым мотогонкам в классе Superbike-Motul.

– По сравнению с Yamaha R1, ZX-10R кажется чем-то миниатюрным и куда более подвижным. Мощности мотора в этом Ninja предостаточно, на выходе из поворотов переднее колесо рвется вверх, но стабильность мотоцикла при этом очень высока. И это, заметьте, при отсутствии рулевого демпфера!




Передачи «длинные»: повороты, которые на R1 (2003 г.) проходишь на второй, на «десятке» уверенно выполняешь на первой. Представьте, какое преимущество это дает на выходе из «медленных» и «среднескоростных» поворотов, скорость в которых не превышает 100 км/ч.

На предельных оборотах коробка передач работает точно, а антиблокировочное – проскальзывающее сцепление настолько выверенно «отслеживает» контакт заднего колеса с дорогой, что переключения в поворотах (на первых двух передачах), которые раньше казались невозможными, стали доступны. Не берусь называть, сколько времени за счет этого можно выиграть на круте, но за другое поручусь: пилотировать мотоцикл с такой системой намного проще и... безопасней. Мотоцикл компактный и, я сказал бы, сверхлегкий. Благодаря этому начинать торможение можно позднее, а скорость руления на входе в поворот возросла. Словом, Kawasaki наконец удалось создать хороший гоночный мотоцикл.





Конкуренты

	 Honda CBR1000RR Fireblade	 Suzuki GSX-R1000	 Yamaha R1
Размеры, мм	2025/735/1120	2045/715/1135	2065/720/1105
База, мм	1410	1410	1395
Высота по седлу, мм	820	830	835
Сухая масса, кг	179	168	172
Рабочий объем, см³	998	998	998
Мощность, л.с./об/мин	163/11 250	163/10 500	172 12 500
Макс. скорость, км/ч	290	290	290
Запас топлива, л	18	18	18

ПРОТОКОЛ

KAWASAKI ZX-10R Ninja, спортбайк



ДВИГАТЕЛЬ

Широкий диапазон рабочих оборотов и мощности. С таким легко в городе за городом, а на гоночной трассе он раскрывает весь свой потенциал.



СЦЕПЛЕНИЕ И КОРОБКА ПЕРЕДАЧ

Рычаг сцепления легко управляется двумя пальцами руки — от такого не устаете в «пробке», с ним не ошибетесь на старте. Четко работает КП, она с надежной фиксацией передач. Рычаг КП с небольшим ходом палка переключения скорости требует незначительного усилия.



ПОДВЕСКИ И ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Передняя и задняя подвески с широким диапазоном регулировок. Прочность рамы сбалансирована с мощностью двигателя и нагрузками при торможении.



ТОРМОЗА

Предельно эффективны (воот что по-хорошему удивляет, ведь магистрали проведены обычными резиновыми шлангами).



УПРАВЛЯЕМОСТЬ

ZX 10R ведет себя настолько легко и понятно, что в иных ситуациях кажется, что это не «литр», а немного располневший велосипед. Предельно устойчив на максимальной скорости.



КОМФОРТ ПИЛОТА

Гениально устроен сверхмалый лобовой обтекатель: поток встречного воздуха поддерживает корпус пилота на «прогулочных» скоростях и эффективно отводится от пилота в гоночных режимах.



КОМФОРТ ПАССАЖИРА

Этот мотоцикл не для него.



ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ

Элементы сконструированы и взаиморасположены предельно плотно: все подчинено главной цели — максимально снизить массу, аэродинамическое сопротивление, обеспечить наилучший контакт между пилотом и мотоциклом на высокой скорости.



ПРИБОРЫ И ОСВЕЩЕНИЕ

Приборная панель предельно информативна: в ней все, что нужно в дальней дороге и на трассе. Два фара отлично освещают дорогу в темное время суток.

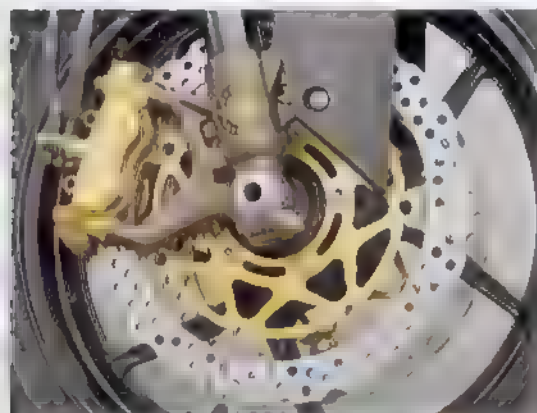


ЦЕНА

Это мотоцикл, которому при жизни суждено стать легендой. А раз так, то разговор о деньгах неуместен.



И здесь тоже модные лепестковые тормозные диски. Но это не слепое подражание: степень «модности» предопределила сверхэффективность детали



У 4-цилиндрового 16-клапанного мотора «голос» не из ласкающих слух: выхлоп грубый, хриповатый, с примесью механических шумов (что характерно для многих Kawasaki). Но для спортбайкеров более важны другие свойства двигателя. Поговорим и о них

Запускается отлично, всегда сохраняет корректную связь с ручкой газа, что в высшей степени важно для пилотажа машины с невероятной мощностью 175 л.с. У мотора плавные реакции на открытие-закрытие дроссельной заслонки. Их две во впускном тракте: одна управляется ручкой газа, вторая – бортовым компьютером. Так имитируется работа карбюраторов типа CV, в которых используется принцип постоянного разрежения. Система, дополненная на выпуске «подпорным» мощностным клапаном, и гарантирует ZX-10R столь прогнозируемое поведение на выходе из поворотов (это показательный момент в характеристике возможностей спортбайка), где фактор контроля мощности и управляемости – определяющий.

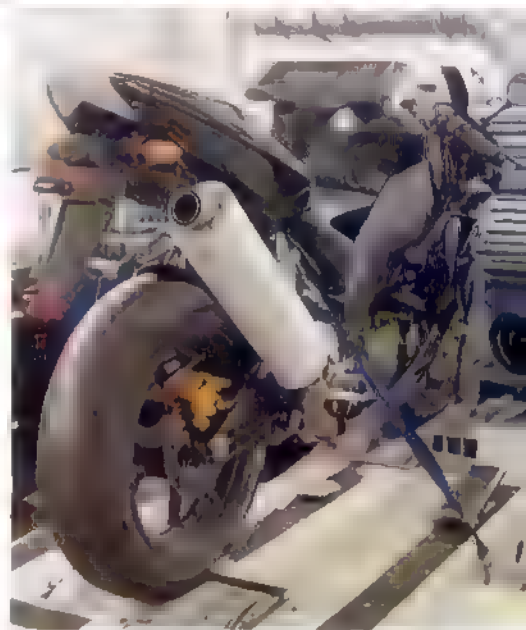
На низких и средних оборотах двигатель ведет себя послушно, «корректен и учтив», «считается» с настроением и пожеланиями пилота. Естественно, если сам пилот не хамит и аккуратно крутит ручку газа. Вот мое мнение о моторе по совокупности ощущений от езды в городе: я не встречал другого спортбай-

ковского движка, который, располагая невероятным темпераментом, не изматывает водителя своей мощностью. Если чуть подробнее, то представьте: легко набирающий обороты двигатель и «отзывчивое» сцепление позволяют без опаски двигаться в полуметре от впереди идущего автомобиля и в него не «влетать». Поездившие пилоты понимают, о чем речь: типичная для «спортсменов» взрывная реакция даже от случайного едва ощутимого поворота ручки газа превращает езду по улицам в изматывающую каторгу... С Ninja – куда спокойнее. И еще, кисти рук не затекают, а ноги с высокими и отнесенными к заднему колесу больше, чем это обычно принято на спортбайке, подножек снимаешь только в момент полной остановки

Перечитал только что написанное и понимаю, что технические особенности мотоцикла я невольно «конвертирую» в удобства для пилота – и в соревнованиях, и в покатушках. Но разве это не правильно? Ведь мотоцикл, особенно такой, – не средство передвижения, а роскошь и предмет извлечения удовольствия. Потому и продолжу в том же духе.

Я уже отмечал, что лобовой обтекатель ZX-10R, если на взгляд, как бы куцее. Но поездив на мотоцикле по-всякому, убедился, что продуманность аэродинамических достоинств нельзя недооценить: малыш-обтекатель позволяет водителю в «открытом» положении двигаться со скоростью 160–170 км/ч – и не сдувает

С «десяткой» нужно уметь и не лениться работать корпусом и газом. Не умеешь, поленишься – и изменить направление движения сложно. Потому что ZX-10R обладает наистабильнейшей курсовой устойчивостью и на стадии разгона, и после достижения максимальной скорости. Это при его феноменальных 175 «лошадях» и небольшой для этих «лошадей» массе, а также коротковатой базе! По логике, мотоцикл должно было бы «колбасить», «водить» и т. д.,



СТРАХОВАНИЕ И НАЛОГИ

Сумма обязательного страхования (ОСАГО)	2430 руб.
Сумма ежегодного дорожного налога	1760 руб
Цена тестируемого экземпляра	€14 600
ГАРАНТИЯ/СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ	
Гарантия	1 год
Межсервисный пробег	5000 км

и т. п., а он нелогично «стоит». Очень хотел бы дать читателям ответ, что такого напридумали конструкторы – то ли раму «сплели» сверхудачно, то ли настройки работают волшебным... Не знаю и, увы, спросить не у кого: тест проводил в Москве, а «ответчики» – в Японии. Но, собственно, нам с вами нужен результат – каким стал новичок в семействе Ninja. Ответить можно коротко: он – победитель. В Kawasaki вспомнили, как делать гоночные мотоциклы. ■

Благодарим мотосалон «Вулкан Трейдинг» за предоставленный мотоцикл и экипировку



Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ, фото Павла КОСОЛАПОВА

СРЕДНЕГО РАДИУСА ДЕЙСТВИЯ

APRILIA Tuono Fighter
стритрайтер

Год выпуска **2004** | Двигатель
997,6 см³ | Мощность **126 л. с.**
| Масса **189 кг** | Максимальная ско-
рость **240 км/ч** | Ориентировочная
цена **€14 820**



Он высок, мускулист,
поджар, с затаенной
злостью. Туоно — такой,
чисто городской боец.

И гадать нечего, дизайнеры умышленно лишили мотоцикл боковых обтекателей, чтобы обнажить красоту силы, оставили фрагменты пластика лишь на «морде» и под мотором. То, что обнажено, не стыдно показать народу. Упакованный в легкую диагональную раму V-образный мотор (от RSV1000, между прочим) прикрыт «богатыми» крышками из магниевого сплава. Под бензобаком нагло выпячены бачок с охлаждающей жидкостью и маслобак (система смазки — с сухим картером), вынесена наружу и прозрачная трубка, в которой виден уровень масла. Обычно эти «интимные места» прикрывают. А зачем прикрывать, если красиво! Дизайнеры, работавшие с Туоно, явно не ханжи.



Выхлопные газы, пройдя через выпускную систему Aprilia Racing, преобразуются в рык. Бойцовские наклонности — в генетике аппарата, а потому подняться на заднее колесо, а через сотню метров сделать «стойку» на переднем — любимое занятие Туоноводов, по крайней мере, тех, кого знаю. У Туоно тот еще характерец: тяга к трюкачеству, склонность к спортбайкерским манерам, а еще и задатки внедорожника. Много в нем намешано, но все «работает». В зависимости от настройки подвесок байк может быть мягким и податливым или «сжатой пружиной» — на выбор. Широкий диапазон регулировок позволяет водителю избежать изматывающей тряски на второсортном шоссе, комфортно чувствовать себя с пассажиром, менять информативность ходовой, сделав реакции мотоцикла гоночными. Например, для

езды в городе мне пришлось изменить настройки подвесок на «покладистые» с учетом собственного веса и рваного ритма перемещения — и в конце дня чувствовал себя превосходно. На следующий день, когда по плану теста дело дошло до достижения максимальной скорости и «прописывания» скоростных поворотов, подвески «зажал» — и смог почувствовать, что из себя представляет «стрит» с двигателем и шасси, унаследованными от спортбайка RSV Mille.

«Генетические» корни явственно проступили при исполнении выкрутасов различной сложности. Передняя вилка гасит колебания на все 100 процентов. «Чувство переднего колеса» на разгоне и торможении очень хорошее. Асимметричный задний маятник «тянет» свою работу так же безошибочно. Благодаря его небольшой массе, «Гром» (так переводится Туоно с итальянского) «железно» держит траекторию и остается абсолютно подконтрольным пилоту, даже при сносе заднего колеса. Под стать маятнику и «партнеры» по сцепке — низкопрофильные покрышки

Dunlop D207RR (размерностью 120/70-17 спереди и 190/50-17 сзади). Они буквально липнут к асфальту даже в поворотах, когда подножки уже чиркают о трассу. Что, шины обрости присосками?

Подножки водителя расположены высоко, и ноги согнуты больше, чем это принято в классической посадке. А колени «прячутся» в выштамповки узкого топливного бака.

Бак, кстати, вмещает 18 литров бензина. Расход топлива не разорительный: без дозаправки можно покрыть до 300 км пути. Но, конечно же, Туono не для дальних туров. Не вздумайте даже экспериментировать: эффективной защиты от ветра здесь нет (и быть не может)... Неужто мощь и скоростные задатки «хулигана» сподвигнут кого-то отправиться на нем дальше, чем на сотню-другую км? Не завидую, особенно тем, кому ранее пришлось поездить в «дальнобой» за рулем Honda Gold Wing или BMW K1200LT – сравнение будет не из приятных.

И вот еще что не советую. Туono провокатор, у него резкий характер, но не проявляйте спешку при переключе-

ниях передач, не стоит – это вам не мотор-рядник: V-твин набирает обороты не столь быстро. Если вы до сих пор оставались в стане задряхлых поклонников «японцев», учтите, что у «итальянца» процесс смены передач длится чуть дольше. Это не недостаток. Тем более, что сцепление с пневмоусилителем сглаживает эту непривычную особенность. Ход лапки переключения передач совсем небольшой... А вот то, что я отношу к недостаткам. Включение нейтральной передачи при остановке мотоцикла иногда вызывает затруднения.

Но с «итальянцами» почти всегда так. Они предлагают «жесткие» коробки передач, уверенные «низы», напористую «середину» в спектре оборотов коленвала. И вибрации. Но мотор Туono – ис-



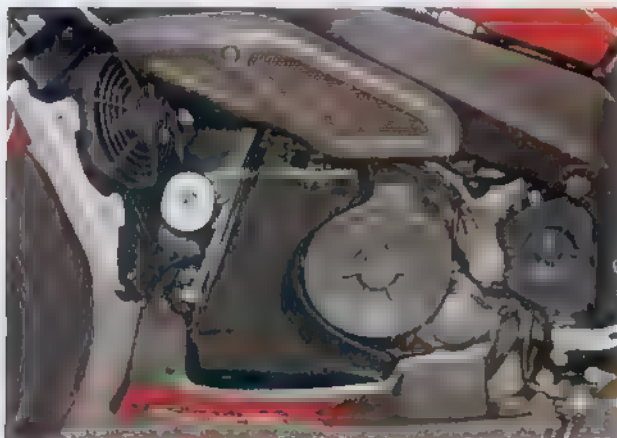
Многофункциональная «приборка» скрыта от сторонних глаз под миниатюрным обтекателем в стиле «мини-бикини».

В нем та же «трюкачество» спортбайковскому стилю езды, запатки в недорожники. Но все «работает».





Ролики на маятнике для подкатной подставки под заднее колесо (на фото вверху), боковые защитные слайдеры и магнитные крышки (фото внизу) входят в стандартное оснащение Tuono



ПРОТОКОЛ



ДВИГАТЕЛЬ

V-образная «двойка» особенно хорошо тянет в зоне средних и высоких оборотов. Низкий уровень вибрации. Умеренный расход топлива. Эффективная система охлаждения.



СЦЕПЛЕНИЕ И КОРОБКА ПЕРЕДАЧ

Сцепление информативно, необходимое усилие на рычаг сцепления невелико. Работа коробки скоростей неидеальна: шестая передача не используется вовсе.



ПОДВЕСКИ И ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Ни с тем, ни с другим сложностей не возникало. В модификации Tuono Racing производитель предлагает аналогичную ходовую часть с подвесками Ohlins Racing.



ТОРМОЗА

Два передних 320-миллиметровых тормозных диска обеспечивают эффективное замедление. Усилив на рычаг переднего тормоза, а также палку заднего невелико. Армированные шланги помогают обеспечить абсолютную обратную связь.



УПРАВЛЯЕМОСТЬ

В целом — на «пятерку». Небольшой радиус разворота. Мотоцикл предельно устойчив при движении с минимальной скоростью.



КОМФОРТ ПИЛОТА

Все в порядке до 200 км/ч.



КОМФОРТ Пассажира

См. предыдущий пункт.



ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ

Эргономика продумана до мелочей, управлять мотоциклом удобно.



ПРИБОРЫ И ОСВЕЩЕНИЕ

Многофункциональная приборная панель выглядит современно. Степень освещения дороги сопоставима с показателями лучших спортивных мотоциклов. Мотоцикл в базе Honda VFR и Suzuki DL1000 V-Storm.



ЦЕНА

Классу мотоцикла, а также высокому качеству сборки и оснащению цена вполне адекватна.

СТРАХОВАНИЕ И НАЛОГИ

Сумма обязательного страхования (ОСАГО) 2430 руб.

Сумма ежегодного дорожного налога 1260 руб.

Цена тестируемого экземпляра €14 620

ГАРАНТИЯ/СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Гарантия 1 год

Межсервисный пробег 5000 км

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Год дебюта	2002
Сухая масса, кг	189
Габариты, мм	2070x800x1169
Высота по седлу, мм	820
База, мм	1415
Просвет, мм	130
Объем топливного бака, л	18
Макс. скорость, км/ч	240
Двигатель	
Тип	V-образный, 2-цилиндровый, 4-тактный
Рабочий объем, см³	997,6
Тип ГРМ/клапанов на цилиндр	DOHC/4
Мощность, л.с. при об/мин	126/9500
Крутящий момент, кгм при об/мин	101/7250
Диаметр цилиндра x ход поршня, мм	97x67,5
Степень сжатия	11,8
Охлаждение	жидкостное
Система питания	впрыск топлива
Система запуска	электростартер
Трансмиссия	
Сцепление	многодисковое в масляной ванне с пневмоусилителем
Коробка передач	6-ступенчатая
Главная передача	цепная
Ходовая часть	
Рамы	диагональная из алюминиевого сплава
Передняя подвеска	телескопическая вилка Ø 43 мм ход 120 мм
Задняя подвеска	маятник с центральным амортизатором ход 135 мм
Тормозная система	раздельная с гидроприводом спереди и сзади
Передний тормоз	2 диска Ø 320 мм
Задний тормоз	4-поршневая скоба диск Ø 220 мм 2-поршневая скоба
Передние шины	120/70ZR17
Задняя шина	190/50ZR



Девиз Aprilia – чувство стиля во всем, даже в мелочах



Крупный радиатор системы охлаждения, плюс нижний масляный радиатор – с таким набором двигатель не перегревается никогда

ключение: у него два балансирных вала, которые вибрации гасят. Есть у двигателя и такая особенность: ускорение при старте с места произойдет более динамично, если поворачивать ручку газа не резко, а постепенно. Тогда реакция двигателя, если перевести ускорение в график, выглядит линейным, а не с провалом вначале.

Прямая посадка за рулем, как благоприятное условие для облегчения маневрирования, а также 130-мм дорожный просвет – признаки байка для города. И другие: рулевой демпфер, боковые защитные слайдеры, ролики на маятнике для подкатной подставки под заднее колесо, плюс броский дизайн. Не могу не отметить – высокое качество сборки. По сумме составляющих и получается – стритфайтер. **М**

Благодарим компанию «Италмото» за предоставленный мотоцикл



BALTMOTORS BM-ACTION 50, скутер

Год выпуска 2004 | Двигатель 49 см³ | Пробег 250 км

Ориентировочная цена \$ 900



Лев ГАРЯЕВ, фото Анатолия ЕПИФАНОВА

ВТОРОЙ, БЛИН!

После того как на этом калининградской сборки скутере (а на самом деле, он китайский) сломался передний тормоз (см. «Мото», № 6-2004), дилер прислал новые детали, чтобы заменить поврежденные. Мы решили отремонтировать «табуретку» сами, а заодно – все равно скутер разбирать – оценить качество заводской сборки. Стали снимать погнутую реактивную тягу... Ба! Вместо стальных втулок на болтах, соединяющих тягу с ухом (которое как раз и оторвало) тормозной платы и с пером вилки, обнаружили (только не падайте со стула) толстенный слой изолянта! No comments! Натуральный «совковый» способ! Теперь стало понятно, почему оторвало ухо болт под нагрузкой перекосялся, и хрупкий алюминий не выдержал скручивающей нагрузки.

За полчаса мы заменили поломанные детали на новые и после вынужденного долгого перерыва продолжили тест. Поначалу, пока колодки не притерлись к барабану, тормоза были очень вялыми, однако после сотни километров в городском потоке стали довольно цепким (не сравнить, конечно, с дисковыми, но если принять во внимание крохотный диаметр тормозного барабана, действовали более чем не-

плохо). А если чуть «подыграть» корпусом, на хорошем асфальте можно исполнить даже некоторое подобие «стоппи».

Через 20 километров езды по городу на руле появилась странная вибрация. Еще через 25 руль просто стал ходить ходуном, а скутер начал выписывать синусоидальную траекторию.

Остановился, смотрю: гайка оси переднего колеса раскрутилась, и колесо нача-



Чтобы ось не раскручивалась, ее гайку пришлось законтрить.

ло «жить отдельной жизнью» от рычагов подвески. Ну, думаю, сам виноват – на верное, после ремонта тормоза забыл затянуть. Остановил проезжающую машину, попросил ключ, закрутил гайку оси.

Думал, на этом проблемы прекратятся. Как бы не так! Ситуация точь-в-точь повторилась еще через 20 километров. Разозлившись, я законтрил злосчастную гайку оси переднего колеса еще одной гайкой. После этого ничего не откручивалось. После того, как общий пробег скутера приблизился к отметке 250 км, мотор стал все хуже и хуже заводиться «на холодную», а вскоре и вовсе перестал подавать признаки жизни. Но мы не лыком шиты! После «инъекции» в диффузор карбюратора нескольких миллилитров бензина движок моментально ожил. Наиболее вероятная причина его безобразного поведения – вышел из строя электромагнитный клапан пускового обогатителя карбюратора. ...Но откуда и почему эта «засада», проверю в следующий раз – сейчас он мне и без того надоел со своими выходками.

Итог: хорошо, если случившиеся поломки – единичный случай брака. Если не единичный – скутер опасен для пользователя. Верный способ борьбы с такой халтурой – ужесточение мер контроля за качеством при производстве продукции.

О том, как в дальнейшем проявит себя скутер, – в ближайших номерах «Мото». **ИМ**

СТАТИСТИКА ПЕЧАЛИТ: СТАРЕЮТ БАЙКЕРЫ...

Все чаще жертвами аварий с участием мотоциклов становятся не молодые байкеры, а убежденные седою «деды». По статистике, опубликованной в США, все чаще гибнут мужчины: старше 40 лет. Если в 1990 году лишь в 15% аварий погибали 40-летние и старше, то в прошлом — 46%, а средний возраст жертв вырос с 29 до 38 лет. В прошлом году с жизнью рассталось в три раза больше 50-летних и старше, чем молодых.

Ученые пока не дают объяснений причин явления. В качестве возможных называют возросшее количество байкеров «в возрасте», выезд на дорогу «под градусом», нежелание надевать шлем. Естественно, возраст сказывается, координация и скорость реакции лучше не становятся.

ЭКСТРЕМАЛЬНЫЙ ТЮНИНГ

Известная американская компания по производству тюнинговых мотоциклетных аксессуаров



RPM выпустила уникальный продукт, предназначенный для фанатов тюнинга – сиденье для унитаза (с крышкой) «Шутки» – «Шутками, но продукт изготовлен из высококачественного карбона (петли крышки – хромированные) и стоит \$195. Заказы посыпались валом. Производство пикантного аксессуара уже загружено на несколько месяцев вперед.

КОНДИЦИОНЕР ДЛЯ РАЙДЕРОВ

Израильский физик Глен Гуттман изобрел кондиционер для установки на мотоцикл. Это электронное устройство питается от аккумулятора, оно легкое, помещается в багажник. Через резиновую трубку поток холодного воздуха направляется в специальный жилет, надётый под куртку мотоциклиста, и распространяется по телу.

Гутман заявил, что инвесторы уже вложили в разработку и изготовление прототипа \$500 000. В продажу спасительное для мотоциклистов устройство поступит в середине следующего года. Но стоить будет явно недешево — нескольких сотен «зеленых».

ski-doo®
BOMBARDIER Recreational Products Inc.



BOMBARDIER

ТЕХНИКА ПРЕВОСХОДСТВА

ЧЕГОХОДЫ BOMBARDIER Recreational Products:

**САМЫЕ*
МОЩНЫЕ**

МАСН Z.
с двигателем 165 л.с.

САМЫЕ*
ВМЕСТИТЕЛЬНЫЕ

GTX Limited,
первая трехместная модель.

САМЫЕ
ПРОХОДИМЫЕ

SKANDIC SWT/LYNX 6900.
с гусеницей шириной 60 см.

САМЫЕ
ПОПУЛЯРНЫЕ

SKANDIC 600.
абсолютный лидер продаж в России.

САМЫЕ
НЕОБЫЧНЫЕ

ELITE,
первый в мире снежный автомобиль.

**40 моделей...
и у каждой есть свои преимущества.**

POSTS BY THE AUTHOR

HARVARD FESTIVAL OF THE BOOKS

ДИЛЕРСКАЯ СЕТЬ BOMBARDIER

[illegible]

ДИЛЕРСКАЯ СЕТЬ BOMBARDIER В РОССИИ
WWW.ROSAN.SPB.RU

CHEFOXON SKIDOO
MOTOPISTOLA A CARICABATTERIA
MARCA ITALIANA

CEPRIS • SARACIN • BERNARDI • ANGELOVANI



Денис ПАНФЕРОВ (DEAN), Москва, фото Константина ЯКУБОВА

ЗАХОД НА ПОСАДКУ

ЛЕТО 2000. МОСКВА, ХОДЫНСКОЕ ПОЛЕ

Ходынка еще была летным полем, а не спальным, как теперь, районом, на поле – трасса, на трассе – чемпионат по ШКМГ. Доминирующий тип моторов – рядная «четверка». Среди этого многоцилиндрового стада появилась большая «двойка», в ней из тюнинга – только Akrapovic Evo Titanium 2-в-2 вместо штатных глушителей. Закрываем глаза,

слушаем. Вот мимо пронесется «циркулярная пила» – Yamaha R6. Вот из-за поворота появилась «дрель» – это наверняка R1. Звуки привычные, знакомые любому мотоциклисту и не вызывающие недоумения. Но вот нарастает, перекрывая все звуки, могучий басовитый рык «тяжелого винтового бомбардировщика». Все в смятении: зачем совершать заход на посадку на аэродром по время проведения гонки? Через полторы ми-

нуты звук снова наваливается. Наверное, с первого раза сесть не удалось – пришлось сделать кружок в воздухе. Когда же «посадка» повторяется в третий раз, любопытство заставляет открыть глаза. Это не бомбардировщик – это красный VTR1000-SP1, на нем – Ричард Гудвин (царствие ему небесное!).

Так я впервые услышал этот мотоцикл. Величавая песня его мотора запала в душу зернышком и начала прорастать.

ОСЕНЬ 2001 ГОДА, МИНСКОЕ ШОССЕ, НЕДАЛЕКО ОТ МОСКВЫ

В зале мотосалона стоит VTR1000-SP1 с пробегом «ноль». Я его опупывал минут тридцать: и посидел, и зеркала под себя настроил, и рычаги понажимал, и ноги на подножках примерил, и со всех ракурсов осмотрел... Нравится. Очень! Смешно мотоцикл смотрится спереди – будто актер сбежал со съемочной площадки анимэ. Глаза большие и удивленные, а нос «впалый» – типичный мультипликационный японец... Но цена была неподъемная

Но вот рождественская новость именно этот мотоцикл отдают за \$9500. Скребу по сусекам, беру в долг, изыскиваю резервы – лечу!.. Опоздал. Такие подарки подолгу не залеживаются. Цены телей хватает.

ЗИМА 2002, МОСКВА, МЕТРО АКАДЕМИЧЕСКАЯ

В Москву едет SP1 2000 года выпуска, пробег – 15 тыс. км, никакого тюнинга и гоночного прошлого! После долгих и нудных торгов удалось цену скинуть ниже 9 тысяч. Опять сусеки, резервы, «зеленая котлета» в руках... И опять ушел!

Возникает вопрос: если эти мотоциклы так хорошо продаются, то почему их так мало на улицах?

ОСЕНЬ 2003. ДОМА У ЭКРАНА МОНИТОРА

Росток пробил почву и потянулся к солнцу. «Котлета» перевязана бумажной лентой с надписью «RVT» и толстее с каждой зарплатой. Найден поставщик, готовый выполнить мой заказ, привезти на тарелочке с голубой каемочкой. Диктую мотоцикл хочу в американских цветах (RVT1000R-RC51)! Ало-серебристым он выглядит намного богаче, чем европейско-японские черно-красный (SP1) или белый (SP2)... Параллельно трижды в день «сканирую» все предложения (по сайтам Интернета), в которых просят скинуть неплохие варианты. Нашел такой сайт – американский. Мотоциклы здесь аукционные. Пока обрабатывал разные варианты предложений, учился участвовать в аукционах и ругаться с продавцами. Поиски длились с октября до Рождества. Только под самый праздник, когда вся Америка готовилась к застою и людям было не до мотоциклов, я выиграл аукцион – выставленного на торги красавца 2003 года выпуска с пробегом всего 350 миль. Янки из Канзаса купил его, а по пути домой не справился с управлением. Ущерб: обе фары, передний пластик, зеркала, лобовое стекло и небольшие царапины на правой боковине. Все «железо» – в порядке

Пока мотоцикл плыл и ехал в Россию, на том же самом сайте нашел многое из недостающих деталей (фары, пластик) и кучу деталей для тюнинга за 30–60% от магазинных цен. Так и получилось, что мотоцикл я себе купил в Америке, по Интернету

ВЕСНА 2004. АСФАЛТ

В этой рубрике – «Не понаслышке» – мотоциклы принято хвалить. Оно и понятно: кто станет ругать то, что выбрал сам. Но я начну с «минусов»

Главный недостаток – седло. Жесткое, как гимнастический брус, и такое же по форме. Жалея себя, любимого, я заказал седло фирмы Corbin, оно абсолютно иной формы – широкое и плоское, хорошо распределяет нагрузку по большей площади контакта с телом и, даже не будучи особенно мягким, остается удобным. Последующие прохваты по 1600 км в день в том убедили

Второй недостаток: в работе системы впрыска топлива на 3800 об/мин – как раз в начале зоны средних оборотов – обнаружился небольшой «затык». Выражается он в некоторой «нервозности», за торможения реакции газа на открытие дроссельной заслонки, а также подергивания при переходах «через» эти обороты. Заметил эту ерунду, когда сел



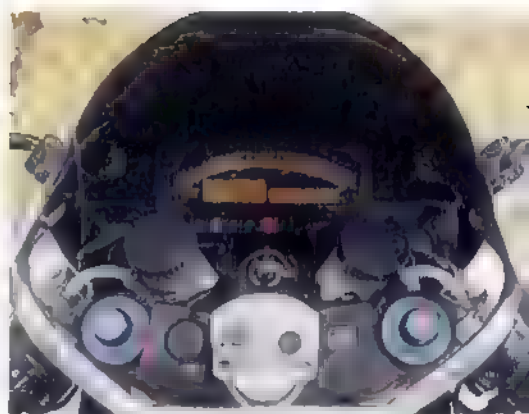


на мотоцикл в первый раз, но после 30 минут езды пообвыкся и перестал обращать внимание. Смирятся же владельцы Ducati с фирменным звуком «ведро с гайками», а владельцы Yamaha — с угаром масла! Вот и я считаю, что это не криминальный «минус», а особенность — и просто адаптируюсь к ней.

Мотоцикл неудобно катить задним ходом, если идешь сбоку от него — не за что схватиться правой рукой: ни ручки для пассажира, ни выступов на хвостовом обтекателе. Мелочь, а неприятно. На этом перечень недостатков исчерпан.

Если изучать технические характеристики, то вообще непонятно, зачем люди

покупают SP. Он на 13 «лошадей» слабее, чем Fireblade 929, и на 25 килограмм тяжелее, «поедает» в полтора раза больше бензина и неудобен по посадке, но при этом ощутимо дороже. Беда этого мотоцикла в том, что он доступен по цене, в отличие от его предшественника Honda RC45 или Yamaha R7. Вы встречали хотя бы один ругательный отзыв на Honda NR750 за \$50 000? Вот я тоже не видел. Если бы SP стоил 25 «килобаксов», то к нему относились бы с большим пиететом, которого этот аппарат реально заслуживает — ибо рулится он божественно! Твердый и жесткий, как скала, RVT «пишет» траектории, словно трофейный циркуль



Роторный рулевой демпфер Scotts компактен и прекрасно работает.

из канцелярии вермахта, с безотказностью швейной машинки Zinger, изъятной в том же здании этажом ниже. Ровный, без «подхватов» мотор по часовой точно отклоняется на поворот ручки газа, передачи переключаются четко и без ложных нейтралей, тормоза дозируются с ювелирной точностью. Мотоцикл изначально проектировался под установку гоночного юта (комплекта для подготовки мотоцикла к гонкам) и «снятие» 170–180 л.с с заднего колеса. Поэтому запас прочности в моторе и раме при езде в «стоковом» исполнении невероятный!

Как скальпель в руках классного хирурга, этот мотоцикл прорезает поток машин, не оставляя им никаких шансов ни в пробках, ни на пустой дороге. Аппарат узкий, подвижный, как гепард. Посадка очень компактная: ноги не приходится раздвигать в стороны, бак настолько короткий, что сумки на него приходится класть поперек. Если пересечь с RVT на Fireblade или литровый «джиксер», то первой мыслью будет «что за спорт-турер мне подсунили»? 199 килограмм сухой «паспортной» массы «растворяются» с первым же щелчком коробки передач. В S-образных поворотах он «перекладывается» от слайдера к слайдеру одним коротким движением руля. Благодаря своей «худосочности», углы наклона в поворотах не ограничены ничем, и до земли коленом «тянуться» не надо — она уже тут. И контролировать небольшие сносы «кормы», упираясь коленом в асфальт, становится обычным делом. Для этого не нужны «быстрые» трассы — слайдеры можно затереть даже на тесном картодроме. Рекомендую разориться на рулевой демпфер: выход из поворота с болтающимся в воздухе передним колесом перестанет быть предметом мечтаний, а неизбежный «вобблинг» на приземлении — это плата за небольшой вылет передней вилки.

Бытует мнение, что на «чистокровных» спортбайках нельзя путешествовать. Это неправда. После небольших доработок (седло — Corbin, ручки руля — с



Главный цилиндр Magna обогатил информативность тормозов.



Привет от superbайка: жесткие подвески и цепкие тормоза.

подогревом, высокое стекло Racing сумка на заднее сиденье, автосмазчик цепи Scottolier) он превращается во вполне комфортабельный турер, способный за один день заехать далеко за линию стигм карты автодорог Европы, хранящейся в прозрачном кармане сумки на баке. Две поездки к морю и пивной тур в Чехию доказали: мышечных болей и неудобств нет. Пробег от заправки до заправки – от 150 до 240 км, многое зависит от темперамента ездока. Комфортная скорость по обычным дорогам – 150–160 км/ч, по хорошему покрытию можно долго ехать «за двести», совсем не напрягаться.

Большой крутящий момент на заднем колесе, резкий отклик на поворот ручки газа и злые тормоза формируют строгий запрос к резине и цепям. За сезон (прошел 20 000 км) «спилил» три задних покрышки, две передних и одну цепь. И это без регулярных тренировок на треке – в основном на улицах города и в путешествиях. Так что заложите эти «расходники» в бюджет заранее.

Кстати, о «злых» тормозах: не эконоьте на колодках! Используйте или оригинал, или – Nissin Sintered Gold. Тормозов точнее и резче я на других мотоциклах пока не встречал. Оторвать заднее колесо от земли можно практически на любой скорости. У них хватало «сил» на «стоппи» даже после 10–15 кругов по треку, после которых тормоза сильно разогреваются и, по идее, должны были стать «ватными».

ПРОСТО МЫСЛИ

Езда на мотоцикле с рядной «четверкой» – это общение с истеричной тещей: орет как потерпевшая, нервничает и поздно просыпается. Езда на «литровой» «двойке» – общение с уверенным в себе мужчиной. Его слову можно доверять, и он тебя не подставит и не подведет. Тема «рядников» для меня закрыта. Они остались в прошлой жизни. «Welcome to the real world» – ©Morpheus*. ❏

Общие данные: модель – Honda RVT1000-R/RC51 ■ год выпуска – 2003 ■ сухая масса – 199 кг ■ колесная база – 1420 мм ■ емкость бензобака – 18 л **Двигатель:** 2-цилиндровый, 4-тактный, V-образный ■ рабочий объем – 999 см³ ■ система питания – впрыск топлива ■ макс. мощность – 139 л. с. при 10 000 об/мин ■ система запуска – электростартер. **Ходовая часть:** рама – диагональная из алюминиевого сплава ■ передняя подвеска – телескопическая вилка перевернутого типа с полным набором регулировок ■ ход колеса – 130 мм ■ задняя подвеска – с моноамортизатором, прогрессивной характеристикой и полным набором регулировок ■ ход колеса – 120 мм. **Тормоза:** передние – 2 диска Ø 320 мм, 4-поршневые скобы Nissin ■ задние – один диск Ø 220 мм, 1-поршневая скоба



В модельном ряду американской компании Polaris появился новый снегоход – Fusion 900. Мощный двигатель, под стать ему подвеска, безукоризненно работает система рулевого управления. Нет сомнений: он предназначен для «закачки в кровь» адреналина, причем в сверхвысоких дозах.

«После пары часов агрессивного катания на снегоходе все тело болит так, будто ты неделю пахал в соревнованиях по пятиборью», – как-то сказал мне бывший пятиборец. Но это – не о Fusion 900. Чтобы меньше нагружать мышцы пилота, специалисты из Polaris Industries придумали простую, как штыковая лопата, но эффективную штуку – «систему выбора положения водителя» Rider Select. Американский журнал «Supertrax» назвал эту систему «технической инновацией года». Это подход, не имеющий аналогов: положение руля регулируется по дуге на 15 см – и этого достаточно! Отведя руль назад, можно откинуться и расслабленно «поругивать» на прямой. Отведя до упора вперед, сидишь в позе, позволяющей без труда вскочить на ноги на полке снегомобиля. Названия положений говорят сами за себя: Attack, Comfort, Control. Всего регулировок руля семь – под водителя любого веса и габаритов.

Правильная посадка – это хорошо, но посредством чего снегоход воспринимает чувственное всего? Правильно, посредством сиденья. У Fusion оно сделано совсем не по-простецки. Спереди его профиль подогнан под экстремальную езду. Когда же пилот едет «прогулочным шагом» и может откинуться, то почувствует, что сзади шире и мягче.

Чего еще желать от снегохода? Есть чего: чтобы был классный двигатель. У 2-тактного мотора Fusion объемом 866 см³, в сравнении со своим меньшим 800-кубовым собратом, на 11% больше мощность и на 18% – крутящий момент. «Внутренности» новых радиаторов (а их два – один спереди, один – сзади) выполнены так, что жидкость по ним протекает в турбулентном режиме, за счет чего охлаждение происходит интенсивнее. Трубки системы проходят и по периметру подножек – и на них не намерзает лед. Передний радиатор эффективно охлаждается набегающим потоком морозного воздуха!

Автомобилистам не надо рассказывать об экономичности, приемистости и экологических достоинствах мотора с непосредственным впрыском. На снегоходы Polaris устанавливают особую, «продвинутую» систему Cleanfire. Ее электропитание не зависит от уровня заряда аккумулятора. Благодаря четкой работе системы впрыска обеспечиваются быстрая «раскрутка» двигателя, а также надеж-



900 «КУБИКОВ» ВНУТРИВЕННО

ный запуск при любых погодных условиях. Задний ход включается не совсем обычно: после нажатия специальной кнопки обороты коленвала падают до нуля, затем вал начинает вращаться в обратную сторону.

Обе подвески тоже «заточены» по-особому. С виду передняя – обычная, на А-образных рычагах. Такие на снегоходах не редкость. У нового Fusion 900 лыжа при ходе подвески вверх вниз остается параллельной земле (у снегоходов конкурентов она от горизонтальной плоскости отклоняется). За счет этого Fusion 900 «рулится» лучше, его управ-

ляемость стабильнее. Лыжи из пластика облегчены на 700 граммов. Меньше вес – лучше работают подвески. В зад ней установлено два амортизатора, передний – газонаполненный.

Fusion 900 конструкторы наделили спортивными чертами. А раз так, подумает кто-то, то с него, чтобы облегчить, сняли все лишнее – так обычно и делают. Но нет, этот снегоход не аскетичен. Герметичный багажник сохранит сухими бутерброды, одежду, карту с компасом и все, что в нем лежит. Розетка на 12 В, если понадобится, зарядит навигатор GPS или сотовый телефон.



Многофункциональная панель приборов по информативности не уступает автомобильной.



Положение руля регулируется по дуге на 15 сантиметров.

Дизайн в современном снегоходе не только эстетический элемент, но и важная функциональная составляющая. Передняя часть Fusion 900 сделана так, что защищает водителя от ветра и снега. Чтобы быть хозяином положения в любых условиях, нужно знать, как себя «чувствуют» органы жизнедеятельности снегохода. Для этого разработаны особый дисплей и «информационный центр». Чтобы узнать, с какой скоростью едем, нажимаем на кнопку – дисплей загорается красным. Еще раз нажимаем кнопку – окрасится синим и покажет, частоту вращения вала двигателя. А еще на него выводятся данные о температуре двигателя и уровне топлива. Если после поездки друзья не поверят вашему рассказу о том, что вы гнали в каком-то невообразимом темпе, вы их убедите – выведете на экран показатель максимальной достигнутой скорости. Есть счетчик пройденного пути, а не прозевать очередное ТО поможет счетчик моточасов.

Производители сноумобилей редко уделяют должное внимание силе света фар. Это – о производителях других снегоходов – но не Fusion! Здесь применена новая система SnowBeam, выполненная по автомобильному типу. В фа-



рах четыре лампочки: две светят в даль, две – перед передними лыжами. Если угодно, назовите это ближним и дальним светом.

По-настоящему Fusion 900 раскроет вам свои возможности по проществу

первой недели после покупки. И тогда будьте осторожны: сильный зверь не терпит проявлений слабости, неуверенности и чрезмерной самонадеянности. ■

Денис ЛЕОНИДОВ, фото предоставлены компанией «Брандт» (С.-Петербург)



ВНЕ ФОРМАТА

Возможность развить скорость 320 км/ч и мощность на четверть большую, чем у любого серийного спортбайка в мире, — таким в 2000 году представляли себе инженеры Yoshimura идеальный дорожно-спортивный мотоцикл.

Даже немногие из тех, кто хорошо знаком с продукцией этого японского концерна (известного по производству выпускных систем и деталей для тюнинга спортивных мотоциклов), знают, что иногда Yoshimura балует своих поклонников эксклюзивными супербайками, изготовленными на основе моделей Suzuki. Вот и на сей раз, создавая очередной шедевр, названный «X-1» — самый быстрый мотоцикл для шоссе (во всяком случае, в этом уверяют его конструкторы), в качестве «донора» взяли серийный Suzuki GSX1300R Haybusa.

Впрочем, от него мало что осталось. Прошлись по обтекателям — заменили на карбоновые, а форму «перелицевали» с расчетом под возросшую мощность мотора и скорость 320 км/ч. Чтобы лучше отводить тепло от радиаторов системы охлаждения, в боковых обтекателях появились дополнительные вентиляционные окна. Место штатного бензобака занял легкий и более вместительный алюминиевый, ведь аппетит «старого нового» мотора улучшился. Еще бы, теперь у него 193 л. с. против 175 л. с. в заводском исполнении! Чтобы поднять мощность, расточили и отполировали впускные и выпускные окна в головке цилинд-

ров, клапаны (их масса уменьшилась), распредвалы и поршни заменили на тюнинговые. Дабы двигатель мог «дышать полной грудью», применили воздушный фильтр с меньшим сопротивлением, а на выпуске установили прямоточную титановую выхлопную систему с глушителем из карбона.

В результате всех этих доработок удалось значительно повысить максимальные обороты и крутящий момент двигателя и, что не менее важно, в исполнении Yoshimura мотоцикл «сбросил» целых 17 кг. Похоже, в таком виде он готов к сражению с любым соперником.

Выверенная аэродинамика и модифицированные подвески дают возможность двигателю в полной мере выложиться на длинных прямых и в поворотах, и, по словам людей знающих, которым повезло поехать на X-1, по поведению на дороге мотоцикл скорее напоминает экстремальные спортбайки, чем сильно отличается от стандартного GSX1300R Haybusa.

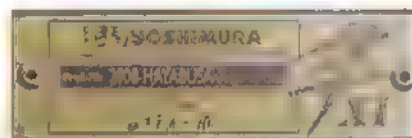
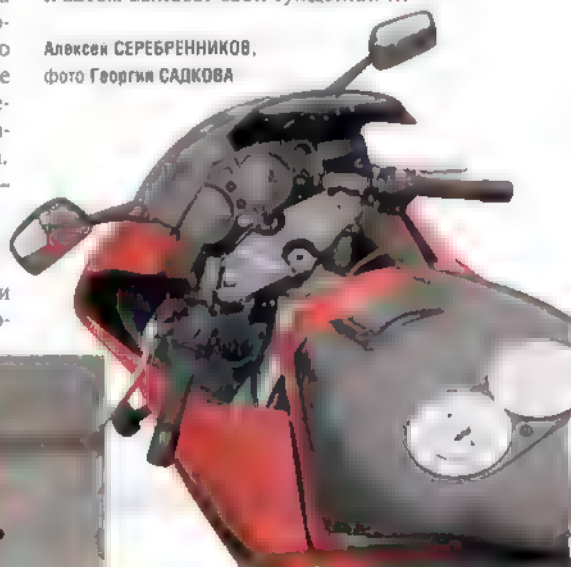
Все рассказанное об этом уникале — из информации тюнинговой компании, которой, впрочем, нельзя не доверять — не новичок на рынке, который зря болтать не станет. Но соответствует ли информация действительности, утвер-

YOSHIMURA X-1



ждать не беремся. А рассказали о мотоцикле по поводу: один экземпляр Yoshimura X-1 появился в Москве в салоне «Mr.Moto». Готовы предоставить страницы журнала для рассказа о мотоцикле того, кто его приобретет, поедет на нем и затем вынесет свои суждения. ■

Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ,
фото Георгий САДКОВА



Краткая техническая характеристика Yoshimura X-1: сухая масса — 198 кг ■ двигатель — рядный, 4-цилиндровый ■ мощность — 193 л. с. при 10 000 об/мин ■ крутящий момент — 142,5 Н·м при 8000 об/мин ■ максимальная скорость — 320 км/ч ■ запас топлива — 24 л





ДОСТАВКА НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ

ПОЧТОВАЯ СЛУЖБА

ВЫ МОЖЕТЕ СДЕЛАТЬ ЗАКАЗ:
ПО ПОЧТЕ • ТЕЛЕФОНУ • E-MAIL • ИНТЕРНЕТУ

Мир автомобильных аккумуляторов-2005.
Код 40050.
Цена 180 руб.



Мир автомобильных шин и колес - 2004.
Код 40031.
Цена 260 руб.



Мир аудиотехники - 2004.
Код 40035.
Цена 320 руб.



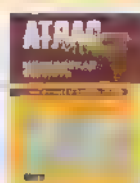
Мир мотоциклов - 2004.
Код 40030.
Цена 180 руб.



А, каталог - 2005.
Код 40313.
Цена 180 руб.



Экспертиза «За рулем»-2005.
Код 40308.
Цена 180 руб.



Атлас автодорог МО - 2004.
Код 40027.
Цена 80 руб.



Атлас автодорог Москвы - 2004.
Код 40038.
Цена 180 руб.



ПДД с иллюстрациями.
Код 40034.
Цена 90 руб.



Учебник водителя ПДД.
Код 50130.
Цена 125 руб.



Тематические задачи по ПДД.
Код 40101.
Цена 140 руб.



Учебник водителя (возведение мотоцикла).
Код 40102.
Цена 125 руб.



Учебник водителя (устройство и ТО мотоцикла).
Код 40103.
Цена 125 руб.

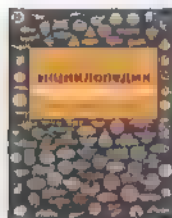


Ремонтируем Зид 50 Пилот.
Код 40026.
Цена 160 руб.

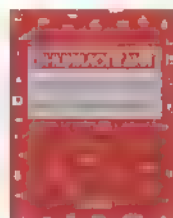
ЛИТЕРАТУРА ПО ДОРОЖНОМУ ДВИЖЕНИЮ И ДЛЯ НАЧИНАЮЩЕГО ВОДИТЕЛЯ

- | | | | |
|-------|---|----------|---------------|
| 30534 | Советы бывалых водителей (ца. издание). | 200 стр. | Цена 118 руб. |
| 30552 | Самоучитель безопасной езды. | 184 стр. | Цена 120 руб. |
| 30504 | Начинающему водителю. | 192 стр. | Цена 125 руб. |

«ЭНЦИКЛОПЕДИИ» – УНИКАЛЬНАЯ СЕРИЯ!



Энциклопедия мотоциклов.
576 стр.
Код 30749. Цена 1353 руб.



Энциклопедия классических автомобилей.
640 стр.
Код 30560. Цена 1333 руб.



Энциклопедия легковых автомобилей.
576 стр.
Код 30824. Цена 1353 руб.



Энциклопедия автознаменитостей.
224 стр.
Код 30668. Цена 739 руб.

Цены указаны с учетом почтовой доставки, кроме авиатарифа, и не включают сбор почты России за перевод денег в наш адрес (8 % от стоимости заказа).
Предложение действует только на территории России.
Предложения по данному номеру действительны до 1 декабря 2004 г.
опубликованные до момента выхода данного номера, теряют силу.

Бланк заказа «Мото» №11-2004

Заполните печатными буквами Ваш адрес (с индексом), впишите код выбранных книг, вырежьте и наклейте на почтовую карту или положите в конверт и отправьте по адресу: Москва, 105118, а/я 23, «За рулем». Те, кто не хочет портить ножницами любимое издание, могут скопировать бланк заказа или написать письмо по этому же адресу с указанием всех параметров заказа обязательно печатными буквами.

ФИО и адрес заказчика _____



И Н Д Е К С _____

КОДЫ КНИГ _____



ПО ПОЧТЕ

Москва, 105118,
а/я 23, «За рулем»

ТЕЛЕФОНУ

(095) 369-74-42

E-MAIL

zrnp@novopost.com

ИНТЕРНЕТУ

http://knigi.zr.ru



Счастливым владельцем La Chica производит символический «бёрнаут», («... Страдает!» – сказали бы некоторые малообразованные типы, а мы ж с вами видите какие продвинутые – «бёрнаут»!)

Дмитрий ДОЛЬНИК, фото DRAGS & RACING

VIVA IL TRIONFO

Кто осмелится спорить с тем, что итальянцы знают толк в мотоциклах?.. Может, ты, толстый? Или ты, умник в очках? Чего притихли! Тот... (И хотя в зале раздаются громкие выкрики «Я! Я буду спорить!», а кое-кто даже нагло размахивает японским флагом, лектор их игнорирует, делает вид, что не слышит и в упор не видит.) «Апеннинский сапог» увяз в мотоциклизме по самые... Крепко, короче, увяз. При всем при том в ура-патриотизме итальянцы не замечены – ценят по достоинству как родную мототехнику, так и импортную. Если она того стоит.

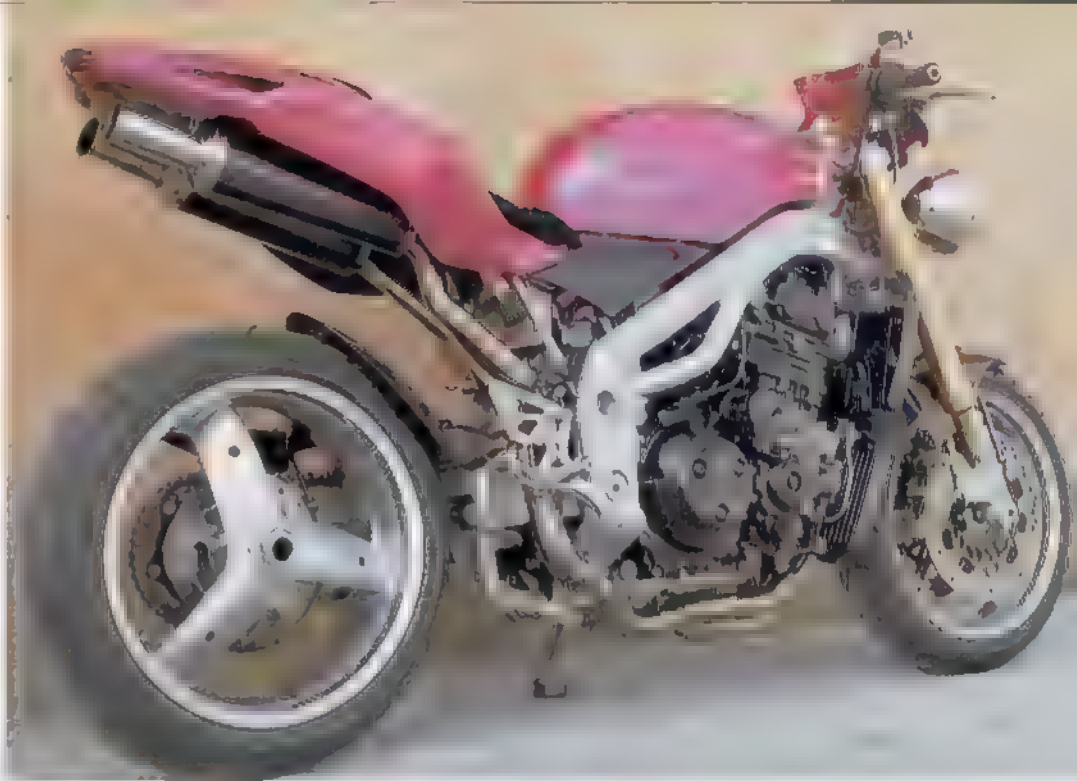
Вот взять Triumph, к примеру. Тут хоть итальянец, хоть преклонных годов негр (извините, афроамериканец) – любой согласится, что аппараты эти серьезные и интересные, а уж о культовости самой марки и говорить нечего. А раз

вещь хорошая, ее можно: а) испортить, б) улучшить. В этих двух направлениях и работают мастера тюнинга (правда, они сами всегда уверены, что только улучшают). Есть и третий путь: в) уничтожить. Тут и без тюнингеров специали



El Tiburón. «Акула» во всей своей хищной красе. В прежней жизни – Daytona образца 1998 года.

Хвост в стиле MV Agusta F4, водруженный на La Chica – бесспорный хит, который используют сегодня многие тюнеры



стов хватает, поэтому останавливаться на нем сейчас не будем

Triumph с энтузиазмом тюнингуют не только на просторах родного Альбиона. В Германии этим достойным ремеслом занята целая группа товарищей – SBF, LSL, Big-Bike, Miller, O wie M, Stepkowski, в Австрии – Ossimoto и Schnaller, во Франции – Mecatwin и Bike Colors Италия, сами понимаете, тоже не стоит в стороне, потупившись и теребя платок. Тамошний «триумфовский» представитель Numero Tre, например, предлагает свою «официаль-



ную» тюнинговую программу. Но куда интереснее то, что вытворяют «независимые эксперты». Об одном из которых мы сегодня и поведаем

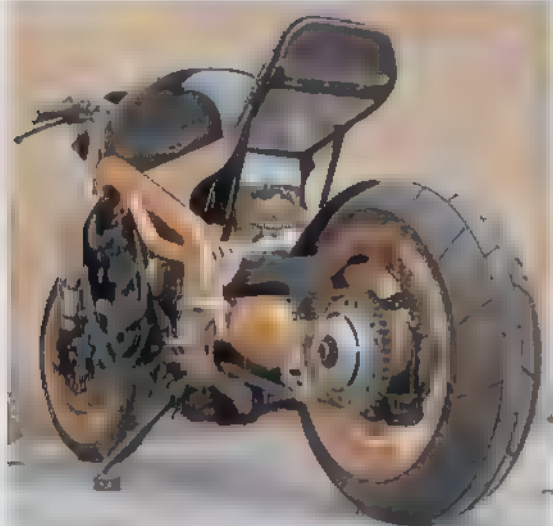
Дино Романо и его компания с лаконичным названием Drags & Racing, базирующаяся в Гроссето, широко известны в узких кругах («всемирно известны в Марьиной роще»), так как тюнингом занимаются вот уже более двадцати лет. За этот срок можно не одного зайца выучить ездить на велосипеде

Как и многие другие итальянские «препарациони» (тот же Филиппо Барбакане из Firestarter Garage – см. «Мото» №8-04), Дино не гнушается кастомайзинга в американском стиле и одинаково успешно строит как кафе-рейсеры со стритфайтерами, так и дрегстеры, чопперы и прочие американские штуковины (а чего комплексовать – лучшие вестерны, если уж на то пошло, в Италии сняты).

Дино изваял целый ряд удачных кастомов, многие из которых засветились на страницах специализированных европейских изданий. На переломе веков акцент в творчестве Дино Романо сместился от явных американизмов в сторону стритфайтеров. К ним-то, родимым, он и тяготеет в последнее время. Случается, у него и Yamaha в этом стиле, а то и новейший Buell Lightning XB12S 2004 модельного года, но главное направление – Triumph и еще раз Triumph! Чем, собственно, компания Drags & Racing в наши дни и знаменита, хотя на эмблеме ее по-прежнему красуется профессиональный дрегстер.

Излюбленный объект посягательства Дино Романо – 955 кубовый Speed Triple («стоковые» 110 либо – после 2002 года – 120 л. с., а с комплектом Power

Дино, восседающий на своей «Удаче» (Suerte) Трудно поверить, но это был обычный Harley-Davidson Night Train Обратите внимание на вновь входящие в моду «зи-бары» (Z-bars, рули в форме двух букв «Z»)





Valeno — образец кастомайзинга Harley-Davidson от Дино Рамано. Актуальный нынче «антихроминг» — черный матовый руль, черные матовые «стволы» выпускной системы Vance & Hines... Зверское заднее колесо — от известной немецкой конторы Rick's Motorcycles.

динговый» аппарат El Tiburon. Есть еще Trudy, Linda, Pato и Soltera.

Draggs & Racing, кроме постройки по заказу тюнинговых аппаратов, предлагает на рынке, как это принято у всех серьезных контор такого профиля, свою «линию» комплектующих. Это тормозные системы, глушители, звездочки, рули, эргалевые траверсы, педали, карбоновые и алюминиевые крылья, обтекатели-бикини и даже собственные «пауэр-командеры» (выпускающиеся, разумеется, в тесной кооперации с Dynojet).



Commander III и «нулевыми» воздушными фильтрами — до 132 л.с.). Эту тему в Drags & Racing интерпретировали многократно: La Chica, La Nina, Loca, El Terrible, Azul, Nada, Ventura, Cielo, A Donde? (вот ведь какое хорошее название — «Куда?», исп.)

«Триплами», конечно же, дело не ограничивается. Раз уж «подсел» Дино на «трехстволки», запросто тюнингует и другие модели Triumph. Особенно эффектно «Акула» — бесхвостый «стантрай-

Pato Подмарафаченное ретро на основе Thunderbird Sport 1998 года





Больше ничего вразумительного вытянуть у Дино не удалось (несмотря на то, что я знаю добрую дюжину слов по-итальянски, а он, похоже, столько же по-английски). Согласен, Дино, — красиво. Я бы сказал даже сильнее — романтично: «Девочка», «Девушка», «Незамужняя женщина», «Чокнутая», «Утка», «Шлюха». Красота спасет мир, как говаривал Федор Михайлович, глядя в зеркало... ❧

Автор выражает благодарность Дино РОМАНУ за предоставленные фотоматериалы

Немного лирики. Вы заметили, что почти все мотоциклы, построенные Дино, несут «женские» имена. Это что ж выходит? «Триумфы» подверглись боготворению «секс-ченджу» — операции по перемене пола? Ну что ж, вполне в итальянских традициях — считать автомобиль или мотоцикл предметом (существом?) женского рода. Вот только названия почему-то сплошь испанские. Отчего так? «А потому что красиво!»

Будни тюнингера. Притом итальянского (см. верстак, пол) а не немецкого. И не нашего (см. верстак, пол)

Если бы стритфайтеры и прочие «неикеды» здесь снимали в движении, это можно было бы назвать своего рода порностудией. А так все чисто-благородно — высокая зрелища





ХАМЕЛЕОН

Дмитрий КОРЗУН, Москва,
фото Алексея МЕЛИХОВА

Вспомнил студенческие годы, поездки на «Явах»... Не удержался от соблазна – отправился покупать мотоцикл. Приглянулся «Урал-Вояж». Слегка путаясь в рычагах-педалях-ручках (все же 20 лет простоя!), вернулся домой за рулем.

Мотоцикл всем хорош: басовитым выхлопом, обилием хрома, и даже лязг и скрежет при переключении передач, отдаленно напоминающие звук гусениц надвигающегося танка, тоже нравились.

Единственное, что не устраивало, – «Урал» заваливался на бок в поворотах на небольших скоростях. В мотосервисе успокаивали: это дефект всех «Вояжей».

Не успокоили... Мне, выпускнику автодорожного института, неужто было мириться с этим безобразием – принял-ся за работу. На мой взгляд, валкость «Урала» вызвана тем, что в нем высоко-вато расположен центр тяжести. Чтобы его понизить, нужно сделать раму ком-

пактнее. Вырезал верхнюю трубу, изготовил жесткий сдвоенный «хребет» из бесшовных труб, усилил его косынками. Он расположен ниже штатной трубы на 135 мм. Чтобы из переделанной рамы можно было вынимать двигатель без излишней возни, сделал «хребет» съемным – он крепится к раме приваренными к его концам мощными фланцами с захватами типа «ласточкин хвост».

Опустить сиденье мешал громоздкий

штатный аккумулятор. Устанавливать менее емкий не рискнул, поэтому удалил резонатор глушителя и переставил на его место батарею. В результате высота мотоцикла по сиденью теперь всего 700 мм! Пробная поездка подтвердила: возился не зря, мотоцикл стал гораздо устойчивее на малых скоростях.

Оставалась еще одна возможность — снизить центр тяжести. Чтобы опустить еще ниже бензобак, вварил в него снизу глубокий П-образный короб, добавил еще одну горловину и перенес на бак спидометр.

Другая причина неуверенного поведения мотоцикла на дороге — передняя крышка оказалась кривой. При вращении колесо выплывало восьмерки и прочие сложные фигуры. Заменял обе шины на белобокий Dunlop — и «Вояж» стал нормально проходить повороты.

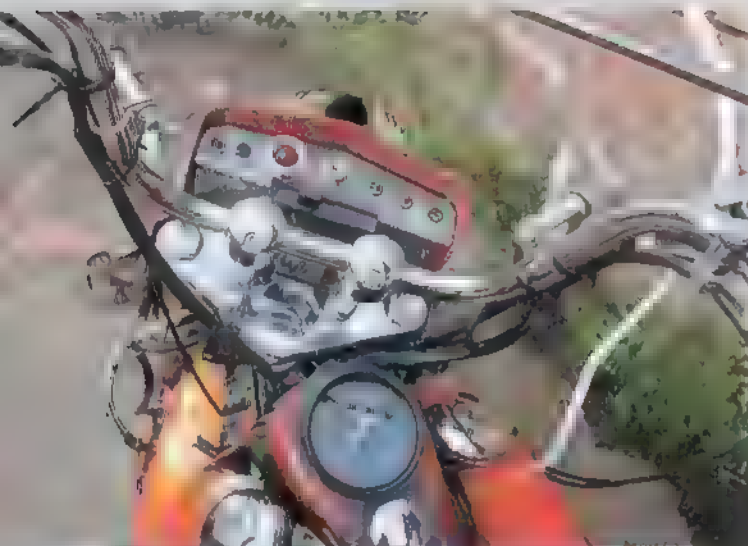
Есть у «Уралов» еще одна «задача» — корпус 500-ваттного генератора трескается вблизи места крепления. Перед тем как установить новый, я усилил слабое место: приварил ребра жесткости и после регулировки зацепления установил две опорные стойки, поддерживающие его заднюю часть.

И еще об одной неприятности, досаждающей оппозитчикам. Начали одна за другой «сыпаться» крестовины. Это странно, ведь качество металла и исполнение были вполне приличные. Нашел в книге 30-х годов, вилки крестовин на карданном валу должны быть установлены в одной плоскости — только в этом случае пульсации в трансмиссии минимальны. На заводе же их собирают как придется, а в запчасти валы и вовсе поступают в разобранном виде. Я правильно собрал вал и забыл о неприятностях с крестовинами.

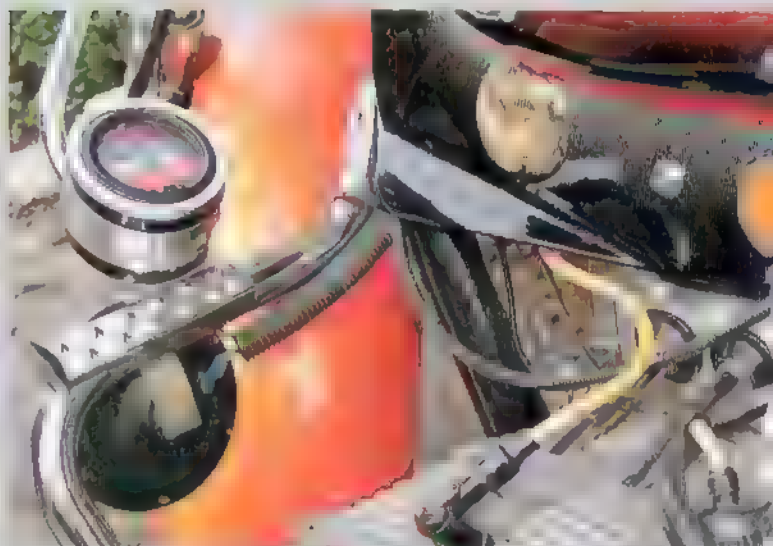


Для дальних путешествий оборудовал мотоцикл кофрами. Их общий объем — около 110 литров. Верхний заказал по каталогу, а боковые, двухсекционные, сделал сам. В нижних отсеках вожу палатку и спальник, в верхних — продукты и всякую мелочевку. Боковые кофры придали аппарату такой вид, что если смотреть сзади, он немного напоминает автомобили 50-х годов. А раз так, то, чтобы достичь еще большего сходства, дополнил конструкцию бампером. Задних фонарей три: снизу стоп-сигнал с оптимистичным названием «Могильный камень» — в угоду стилю, средний — светодиодный от велосипеда (яркий и экономичный), а верхний, пожалуй, самый правильный с точки зрения ГИБДД — от Jawa 638.

Чтобы контролировать работу электрики, установил на правую дугу вольтметр.



Спидометр перенес на бак. Возле руля теперь только панель с контрольными лампами



На левой дуге безопасности — указатель температуры двигателя



Ветровое стекло простым только кажется. Я выгнул его из 4-миллиметрового поликарбоната — материала очень прочного, расколоть его почти невозможно. Несколько заготовок запарил, пока понял, до какой температуры нужно нагревать стекло, а ведь недогреешь — гнется плохо, перегреешь — тут же оплавляется и пузырится, но получилось то, что хотел.

Фары заказывал по каталогу. Сколько стоят — боюсь вспоминать. Так ведь какая красота! А свет каков! Сочетание

100-ваттной лампы в центральной фаре и двух по 55 ватт в дополнительных не оставляет открытым на ночь люкам ни шанса остаться незамеченными.

Еще одно решение, которым не грех похвастаться, — новые зеркала заднего вида. Хрупкие корпуса штатных пришлось менять в первый же месяц развалились. Установил автомобильные. Их корпус и зеркало не скреплены на мертво, поэтому никакие вибрации и тряски не в состоянии сбить регулировку. Теперь я всегда «в курсе» ковар-



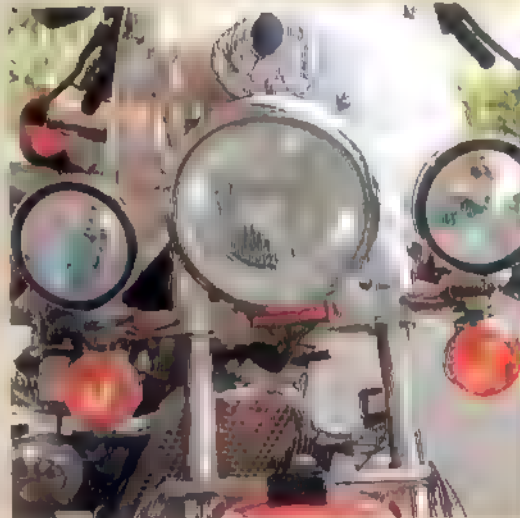
ных планов водителей авто, возникающих то справа, то слева

Но пожалуй, больше всего горжусь окраской мотоцикла. Да, потратился стоимость «золотого перламутрового хамелеона» сопоставима с ценой всего мотоцикла. Методом проб и ошибок, парализовав множество деталей самых разнообразных форм, определил параметры распылителя, сколько слоев каждого компонента следует наносить. Считаю, работа удалась: в солнечный день краска играет от бордового до золотого и зеленого — в зависимости от освещенности и угла зрения.

На доработку мотоцикла ушло несколько лет. За это время наездил всего-то пять тысяч километров. Зато в прошедшем сезоне отвел душу! На пятом десятке лет нашел удовольствие в спокойном, неспешном променаде по ночной Москве. А иногда беру палатку и с женой, как в былые годы, отправляемся в путешествие.

Мой «Вояж» надежен, неприхотлив и удивительно живуч. Ни разу не возвращался домой «на галстуке» или в чреве автобуса. Мотоцикл хоть и тяжел весом, но им легко управлять. Длинные платформы подножек позволяют изменять в дальней дороге положение ног — чтобы не устали. Самое трудное — заставить себя слезть с мотоцикла, когда возвращаюсь домой. ■

Общие данные: снаряженная масса — 341 кг ■ длина — 2640 мм ■ база — 1650 мм ■ высота по седлу — 700 мм ■ дорожный просвет — 125 мм ■ объем бензобака — 20 л ■ расход топлива по трассе — 5 л/100 км; в городе — 7 л/100 км. **Двигатель** — «Урал» ■ рабочий объем — 745 см³ ■ диаметр × ход — 78×78 мм ■ мощность — 45 л. с. ■ карбюраторы — штатные ■ воздушные фильтры — из автомобильных масляных фильтров. **Трансмиссия** КПП, механизм сцепления и главная передача — штатные. **Ходовая часть** рама — «Урал» доработанная ■ передняя и задняя подвески — штатные. **Тормоза** штатные. **Ветробрда** Шины Dunlop передняя 120/80-18" ■ задняя — 130/80-16" **Электрооборудование** генератор — 600 Вт ■ термометр, вольтметр — автомобильные ■ фары и фонарики — приобретены по заказу из каталогов ■ стоп-сигналы — «Могильный камень» велосипедный и от Jawa 350/638



Фары стоят своих денег: выглядят классно. А светят!

Подножки очень удобные. В дороге с такими можно изменять положение ног, а дождь они защищают от грязи.

ЧАЙНАЦИКЛЫ* ИЗ ПИТЕРА



Сборочное производство китайских скутеров развернули в Санкт-Петербурге на Ленинградском Северном заводе. Продукция будет продаваться под торговой маркой Zip Star. Партнер — крупная китайская компания Zongshen.

На Ленинградском Северном заводе, основным профилем которого являлась авиация, когда-то делали комплектующие для мотовелосипедов и мопедов Рижского и Львовского мотозаводов. Вместе с соседним «Красным Октяб

рем», выпускавшим веломоторы-«дэшки», пытались освоить производство мопедов «Пегас», но дело не заладилось. А тут грянул обвал 1998 года, и Северный завод оказался в тяжелом положении. Предприятие пережило процедуру банкротства, внешнего управления — о каком мотопроизводстве можно тут говорить?

Однако завод, а вместе с ним и 2-колесные машинки не погибли, о чем свидетельствует опрятного вида салон «Мототехника». Внутри, помимо нового поколения «Пегасов» (см. «Мото» №№ 6, 10-2004 г.), стоит ряд ярких скутеров, в которых сразу угадывается азиатская кровь. Они сертифицированы в России и уже поступили в продажу. По словам

руководителя мотонаправления Алексея Руденко, в планах предприятия не только наладить сборку «китайцев», но и выпускать для них комплектую

«Пегас-31» — самая дешевая модель Росмотопроба



* Гермин придумал автор, однако он не претендует на исключительное право использования только сам собой. Термин предлагается к широкому употреблению в кругах мототехнической общественности.

шие. Часть заводчан, прошедших обучение, займется гарантийным ремонтом в мотосервисе

Выбор Zongshen в качестве партнера не случаен: это единственная в КНР частная (а не государственная) производящая мототехнику фирма, в ее составе собственное КБ, в цехах современное оборудование. О качестве продукции красноречивее всего свидетельствует такой факт: продукция компании продается в Европе.

Подписан договор, в соответствии с которым Северный завод получил эксклюзивные права на другую торговую марку Zongshen – Zip Star. В текущем году будут собирать две модели скутеров LZX50QT, одну с 2-, другую с 4-тактными двигателями. Следующий шаг – расширение гаммы мототехники стильный классический мокик с 4-тактным мотором, 125- и 150-кубовые эндуро и квадрик

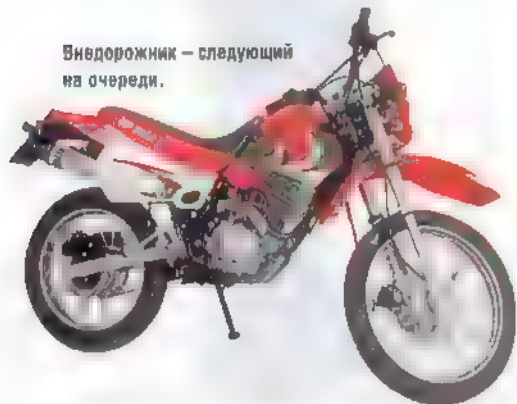
«Пегасы» (и с педалями, и с киком) остаются в программе. Возможно, на них вместо индийских Апсиг будут устанавливать более мощные (3,6 л.с.) двигатели Zongshen. ❖

Иван КСЕНОФОНТОВ

Азиатская классика теперь доступна и в России.



Бездорожник – следующий на очереди.



УВЕКОВЕЧИМ ШАТУН

«Великий шатун» укрепляет гараж Игоря Сергеевича Близника. Он изготовлен из чугуна «Соды», «Пикета» и «Итаки», а исчезает творение дружелюбной макулы деталей – горюшек от «Итаки».

Считают, что шатун – символ вечного движения. Так называют не только деталь в поршневом ДВС, но и самого сильного и опасного зверя – медведя, не спящего зимой. И если бурый медведь считается символом России, то шатун – символ деталей, – символ всех моторов. Ведь это самая надежная и неприхотливая деталь – вспомните, часто ли он доставлял головную боль? Да и когда! Я проложилась перед шатуном, и поэтому в своем святилище – гараже установил этот железный шатун.



→ КНИЖНАЯ ПОЛКА

МОЖЕШЬ ПОМОЧЬ РАНЕНОМУ В ДТП? А СЕБЕ?

Ксенофонов И.В. Основы управления мотоциклом и безопасность движения: учебник водителя транспортных средств категории «А». – М.: ЗАО «ЮЖИ «За рулем», 2004. – 80 с: ил.

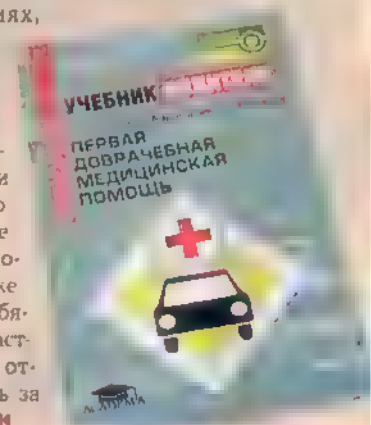
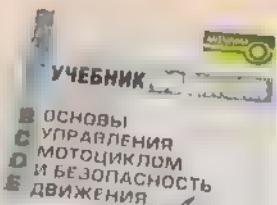
Николенко В.Н. Первая доврачебная медицинская помощь: учебник водителя автотранспортных средств категорий «А», «В», «С», «D», «E» /В.Н. Николенко, Г.А. Блувштейн, Г.М. Карнаухов. – М.: издательский центр «Академия», 2004. – 160 с.

Вышел необычный книжный сериал – десять книг, которые допущены Министерством образования РФ в качестве учебников для подготовки водителей, в том числе категории «А». О двух, посвященных устройству мотоцикла и правилам дорожного движения, в «Мото» уже рассказывали. Другие две будут также полезны – об основах управления мотоциклом и первой доврачебной медицинской помощи.

Учебник по вождению уникален тем, что на эту тему книг не выходило уже лет тридцать. Хотя основы вождения и не изменились, но ведь возникли новые виды мотоциклов – трайки и ATV. Об особенностях их управления здесь также идет речь. Рассказывается, как выбирать аппараты, защитную экипировку, даны советы по подготовке к экзаменам на получение прав, проиллюстрирова-

ны приемы безопасного управления на бездорожье, в других сложных дорожных условиях и критических ситуациях.

«Медицинский» учебник восполняет пробелы знаний – начиная от подзабытых подробностей физиологии человека из школьного курса анатомии до правил и методов оказания первой медицинской помощи на месте ДТП при травмах, ожогах, кровотечениях, переломах и других повреждениях. Описаны способы переноски и транспортирования раненых. В приложении изложены права и обязанности участников ДТП, ответственность за нарушения. ❖



ДЖИМ ЗНАЕТ ТОЛК В ЭКИПИРОВКЕ

МОТООДЕЖДА O'NEAL ДЛЯ КРОССА И ВНЕДОРОЖНОЙ ЕЗДЫ ОТ КОМПАНИИ WUP-MOTOR

Лучше, чем гонщик, никто не сможет прочувствовать, в какой именно экипировке удобнее выступать в соревнованиях. Американский бизнесмен Джим О'Нил прочувствовал, ему знакомы пристрастия гонщиков: в свободное от работы время сам до сих пор выступает. И результат ниже первого места его не устраивает.

И в бизнесе он такой же основательный и настырный. Его компания O'Neal уже 35 лет производит все, что входит в комплекты экипировки, аксессуары для мото- и велокросса и внедорожной езды. Джим вместе с другими профессиональными гонщиками лично испытывает новинки. А потому высокое качество

продукции его компании гарантировано. Эксклюзивным представителем американской марки в России выступает московская компания WUP-motor.

Под брендом O'Neal выпускается все: от шлемов и курток до перчаток и рукояток руля. Причем в производстве экипировки используются высококачественные материалы.

Кевларо-утепляющие шлемы – вещи высокопрочные. Их система вентиляции и подкладочная ткань, впитывающая влагу, сохраняют голову сухой. Штаны изготовлены из высокопрочной «дышащей» ткани. Дополнительные средства защиты оберегают от



травм колени, пояс и бедра. Швы прошиты тройной строчкой – чтобы вещи были предельно прочными. Система застежек и молний позволят подогнать одежду точно по фигуре. Яркие майки не стеснят движения гонщика – они выполнены из новейших материалов, которые пропускают воздух и впитывают влагу. Мотоботы из лучшей итальянской кожи прослужат долго, их подошвы сделаны из двойного слоя резины. Гелевые и воздушные «подушки» обеспечат комфорт и защиту ног, а четыре регулируемые застежки позволят подогнать мотоботы по ноге. ■

Фото Павла КОСОЛАПОВА



МОТОРНОЕ МАСЛО ЭКОИЛ 2Т АРКТИК



ЭКОИЛ

ООО "ЭКОПРОМ" г. Уфа
тел. (3472) 64 97 13
e-mail: eko@ekoil.ru www.ekoil.ru

ЧТО ТАКОЕ СТАНТ-РАЙДИНГ

КАК ЭТО ВЫГЛЯДИТ

Первый в России показ возможностей нового спорта, в котором принимали участие мировые «звезды», прошел в С.-Петербурге на Stunt-Riding Day, организованном городской федерацией «стант-райдинга».

Чемпион Чехии Петер Козак ездил на старенькой Jawa-50 не только задом наперед, но и задним ходом, заводя мопед с толкача в обратную сторону. Действующий чемпион мира немец Кристиан Пфайфер на триальном Gas-Gas вспрыгнул на 1,5-метровую сцену, перелетел (без какого-либо трамплина) через восьмерых добровольцев, ездил без переднего колеса и вилки. Алофеоз его программы – новое упражнение: «стоппи» с поворотом на 180 градусов, езда назад и разворот на 180 градусов. И все одним махом!

Венгр Мокуш на стареньком мопеде вытворял совершенно немислимое. Очень забавно смотрелись трюки с джопотопной Раппопи – она ездил по площадке сама по себе. Маленький и шустрый венгр и обгонял ее и, как волк в «Ну, погоди»,



Иван КСРНОФОНТОВ,
фото автора и Никиты
СТЕПАНОВА (С.-Петербург)

НА ОДНОМ КОЛЕСЕ, И НЕ ТОЛЬКО



Украинский трикач Юра
«Американец» так воспитывает
своего 8-летнего сына.

убегал от преследующего мотоцикла. И даже запрыгивал на ходу в седло с едущего рядом скутера.

Самое удивительное, что подобный трюк, но уже с «боевым» спортивным мотоциклом Honda, он проделал по дороге на стадион. Выглядело это так: на городской площади, где не очень много машин, сел на мотоцикл боком, а затем и вовсе спрыгнул с него. Красный новенький байк на скорости около 15 км/час поехал сам по себе. Все водители остолбенели! Мокуш взмахнул руками, будто спохватился, и, мелко семеня, пустился вдогонку «беглецу». Вначале казалось, не догонит, и мотоцикл врежется в стоящий по курсу автобус. Но расстояние между беглецом и спортсменом стало сокращаться, юркий венгр легко вскочил в седло и в последнюю секунду затормозил. Все облегченно вздохнуло.

Однако все это – приятная глазу «работа на публику». А что такое стант-райдинг как спорт?

РЕГЛАМЕНТ

Первый чемпионат Европы прошел в 1997 году, чемпионат мира – годом позже. Согласно правилам чемпионатов, рабочий объем двигателя должен быть более 550 см³. Спортсмены соревнуются главным образом на японских спортбайках, но иногда на Ducati, Triumph, Buell, KTM. Вне конкурса – на более слабых аппаратах с 2-тактными моторами: MZ 250, Jawa 350 и даже «полтинниках» – мопедах и скутерах.

Программа чемпионата включает квалификацию с произвольной 3-минутной программой, демонстрацию базовых упражнений (basic skills). Лучшие «наездники» попадают в финал, где стартуют в порядке, обратном занятым местам. В финале следует 8-минутная произвольная программа, ее оценивают по критериям: специальные навыки вождения, количество выполненных элементов, чистота и скорость их исполнения, зрелищность, новизна элементов

БАЗОВЫЕ УПРАЖНЕНИЯ

Езда на заднем колесе – «вили» (англ. wheely от wheel – колесо) – основное упражнение. Существует более 20 вариантов, из них основные: езда с удерживанием руля одной рукой и вообще «без рук»; по кругу; сидя на баке; «высокий стул» – когда ноги переброшены поверх руля и свешены перед передним щитком; с ногами, отведенными в стороны; стоя на седле с вытянутой ногой назад. Иные ездят с мешком на голове

Второе базовое упражнение – «стоппи», езда на переднем колесе (от англ. stop – останавливаться) после резкого торможения. «Стоппи» сложнее «вили»: мотоцикл проезжает ограниченное расстояние, теряя скорость, в то время как на заднем колесе опытный стант-райдер способен двигаться столько, сколько захочет. Дальность проезда на переднем колесе сама по себе может стать предметом зачета в Книгу рекордов Гиннесса (сегодня действующее до-



«Стоппи» с одной рукой
в исполнении
Расула Шеммиунова.



Денис Шапов исполняет
на ATV «вили» без рук.

стижение – 162 метра). Усложняющие «стоппи» вариации: «высокий стул»; с ногами, отведенными в стороны; держась за руль одной рукой и «без рук». Одно из самых сложных исполнений «стоппи» – разворот на 180 градусов

Базовым упражнением считается также «донатс» (от англ. donut – крут) – движение по кругу с буксующим задним колесом. На соревнованиях «чертят круги» не где придется, а вокруг установленного маркера. Чем быстрее продвижение заднего колеса по кругу, тем, считается, выше класс исполнителя

В произвольной программе при выполнении «донатса» существует множество усложняющих приемов, например, стоя на одной ноге сбоку мотоцикла, освободив руку или ногу. «Отжиг резины» (burnout) повышает зрелищность: все окутано дымом, иногда каскадер умышленно доводит его до апофеоза – взрыва покрышки

Наиболее разнообразна акробатическая езда, по сути сводящаяся к балансировке во время движения, стоя, сидя или лежа на различных частях мотоцикла. Чем меньше площадь контакта тела с мотоциклом, тем круче. Существует около двух десятков упражнений, их количество продолжает расти. Наиболее известны: «крест» – каскадер стоит двумя ногами на баке или седле с вытянутыми в стороны руками, «элеватор» – запрыгивание на ходу с подножек на бензобак, «прыжок смерти» – перескакивания с задней части мотоцикла на бензобак, «серфинг» – стоя боком на движущемся мотоцикле одной ногой на баке, другой – на седле

Требует превосходной координации движений езда «задом наперед», а также с перекрещенными руками. левая держит правую рукоятку руля, а правая рука – левую



Финн Сами Макинен исполняет «вилли» с одной рукой на малой скорости



Венгр Монуш показывает «высокий стул» в «стоппи»



...А через секунду будет «крест».

ПРОИЗВОЛЬНАЯ ПРОГРАММА

Если в основной программе фантазия стант-райдера ограничена определенным набором базовых трюков, то здесь допускаются любые шоу-номера. Было бы ново и прикольно! В показательных выступлениях допускается замена техники – используют более легкие аппараты, которые позволяют вытворять не мыслимые трюки: выезжают на мопедах, ATV, скутерах, антикварных и триальных мотоциклах, применяют пиротехнические эффекты.

Неизменной популярностью у зрителей пользуется езда с пассажирами-партнерами, а особенно остро смотрятся номера с партнершами. Обычно партнеры входят в состав команды каскадера и тренируются вместе с ним. Чем больше партнеров (их число доходит до трех), – тем круче. Для исполнения отшлифованных трюков, где ассистенту требуется только стоять или лежать, приглашают добровольцев из числа приглянувшихся пилоту зрителей, а недостатка в них обычно не бывает.

ПОДГОТОВКА МОТОЦИКЛОВ

Обтягивание наружных панелей шкурами, как делали первые стант-райдеры, ушло в прошлое. Трюкачи высшей квалификации оставляют внешность байков практически без изменений.

В двигателе дорабатывают систему смазки – она должна подавать масло во время длительной езды на заднем колесе. Ведь у обычного 4-тактного мотора масло стекает в картер и оттуда забирается к насосу. Когда мотоцикл находится в «свече», масло течет в заднюю часть картера и маслоприемник окажется в воздухе – качать будет нечего.

Устанавливают фиксатор положения дроссельной заслонки – для проезда «без рук». Некоторые включают обогатитель карбюратора – при этом обороты двигателя также повышаются и остаются постоянными.

Для исполнения трюков на заднем колесе очень важно добиться предельной мягкости рычага выжима сцепления. Используют тюнинговые гидравлические приводы или устанавливают специальные усилители привода.

Поскольку от падений никто не застрахован, по бокам двигателя устанавливают пластиковые ролики (слайдеры), предохраняющие крышки картера от повреждений.

Задний бугель – обязательный элемент для всех аппаратов для стант-райдинга. Он служит опорой для ног при исполнении некоторых упражнений на заднем колесе. Бугель используется не только как ограничитель, работающий против опрокидывания, но и для одного из сложнейших уп-



У Алексея Капнина длину заднего бугеля можно менять, чтобы исполнить «вилы 12 часов».

ЧЕМПИОНАТ МИРА 2004 ГОДА

Первый этап мирового чемпионата по стант-райдингу прошел в чешском городке Бечин. Он собрал 57 участников из 15 стран и более 15 000 зрителей. Вот результаты:

1. Кристиан Пфайфер, Германия;
2. Хамберто Рибейро, Португалия;
3. Антонио Фарнас, Испания.

Финал 2004 года состоится в Лондоне в Парке Донингтон 30 и 31 октября.

ражений: когда пилот останавливает мотоцикл на заднем колесе или начинает в этом положении «отжиг резины». Некоторые исполнители заканчивают программу, влезая на едущий в положении «на попа» мотоцикл. Для упражнения «12 часов» (то есть мотоцикл задран вертикально) и езде на заднем колесе с отрицательным углом устанавливают специальный, еще более короткий бугель.

Продолжение на стр. 73



Денис Шапов с партнершами.

ПУБЛИКА ВОСКЛИЦАЕТ: «ВАУ!»

Интервью с действующим чемпионом мира по стант-райдингу Кристианом ПФАЙФЕРОМ

— Кристиан, с чего начался твой путь в этот спорт?

На мотоцикле я с пяти лет, но поначалу не считал, что на нем свет клином сошелся. Когда учился в университете, пробовал себя в горных лыжах, коньках, мототриале и эндуро горном велосипеде, свободном скалолазании, парашютизме. Получалось что-то лучше, что-то хуже. А выбрал трюковую езду на мотоцикле, потому что она подходит на шоу, а мне это по душе. Может, поэтому и оставил триал, хотя и стал чемпионом Германии. Но слишком уж «чистый» этот вид спорта — в нем нет свободы импровизации, нет контакта со зрителями.

— Если тебе нравится работать на публике, почему не пошел работать в цирк?

— Не мой стиль. Не нравится по полгода сидеть в одном городе, один и тот же трюк исполнять изо дня в день.

— Как много тренируешься?

Каждый день, но не более чем по одному часу. Если тренироваться дольше, пропадает концентрация внимания.

— Много ли травм получают исполнители мототрюков?

— «Чемпионы» по синякам и переломам не мы. Самый опасный спорт, я слышал, скалолазание. У профессионалов стант-райдинга не так много травм — они не падают так часто, как мотоциклисты-любители. Чем лучше чувствуешь мотоцикл, тем меньше опасность разбить лоб. Все мои номера, которые уже показываю на шоу, совершенно безопасны — отработал до автоматизма. Но когда готовлю новые трюки, тут уж жду всего.

— Сколько трюков в твоём арсенале?

— Может, около двадцати. Но у них сотни вариантов.

— Какой самый сложный?

Их два. Первый — вращение на заднем колесе Ducati по очень маленькому кругу и второй — разворот из положения «стоппи» на 360 градусов — его удается выполнить пока только на гнильном Gas Gas. Я этот трюк создал, и кроме меня только один человек в мире способен его повторить.

— Сколько пришлось тренироваться для исполнения этого трюка?

Я придумал его еще пять лет назад, только три года назад смог добиться его достаточно безопасного исполнения, и еще два года понадобилось, чтобы делать красиво.

У меня еще много идей. Для меня не так уж важно выиграть чемпионат — гораздо интересней именно создавать новые трюки, пытаться поднять уровень мирового стант-райдинга. Приятно видеть, что мастерство спортсменов растет год от года. Самые же счастливые мгновения — слышать, как, наблюдая за нашими трюками, публика в едином выдохе восклицает: «Вау!»



«Донутс» с упором на одну ногу на Ducati (вверху) и прыжок без трамплина через восьмерых добровольцев (внизу) — лишь разминка для Кристиана Пфайфера.





Езда «задом наперед», да еще сидя на крыле требует наордина-
нарной координации. Мокуш ею
обладает. Как и приличной
скоростью бега (фото ниже).

тоцикле собственной конструкции с ду-
гой над головой в 2002 году продемон-
стрировал уникальный номер: после
«стоппи» совершил сальто, опустился на
колеса и поехал дальше. ««

Редакция благодарит Александра СТРИЖАНКОВА
и Константина ГРИШАЕВА из С-Петербургской
федерации стэнт-райдинга
за помощь в подготовке материала

О российских стэнт райдерах можно прочитать
на сайте федерации www.fsrspb.ru
Публикации в «Мото» о стэнт-райдинге
№2-1999 с. 48 №2-2002 с. 93 №8-2002 с. 42
№9-2002 с. 82 №10-2003 с. 101 №2-2004 с. 78,
№8-2004 с. 88 №9-2004 с. 79, №10-2004, с. 84

ФАВОРИТЫ

Кевин Кармайкл – шотландец, самый
успешный стэнт-райдер. Он был чем-
пионом Европы 1997, 1999 и 2000 го-
дов, чемпионом мира 2002 года, пер-
вым начал ездить на спортбайке на
заднем колесе со снятыми передними
и колесом, и вилкой. Другой его уни-
кальный трюк – езда на заднем колесе
по кругу с двумя пассажирами
Кристиан Пфайфер – немец, чемпи-
он мира 2003 года, чемпион Европы
2003 и 2004 годов, победитель перво-
го круга чемпионата мира 2004 года.
Крэг Джонс – англичанин, чемпион
Европы 2002 года
Эльдинандо Дантас по кличке Сме-
шок (Little Laugh) – бразилец, на мо-



Руль меняют
на элнурный. Рычаги
и резинки ручек
в стэнт-райдинге –
расходный материал



Пластиковые ролики при
падениях предохраняют
крышки картера
от повреждений.
Со специальным
усилителем привода
сцепление работает
очень мягкой.

Самодельный
резиновый демпфер
работает лучше
фирменного.
Он и намного дешевле.



Маттис ШЕПП, пекинский
корреспондент журнала
«Штерн» (ФРГ),
фото Георга ГЕРДА –
специально для «Мото»

ЗА ОМЛЕТОМ С УГРЕМ И
БОКАЛОМ БЕЛОГО ВИНА

МАРАФОН ОТ ЯНЦЗЫ ДО ОДЕРА

Веселенькая подобралась у нас компания – четверо немцев, один англичанин и один китаец. Летом этого года мы отправились на «прогулку» на ретро-мотоциклах из Пекина в Берлин. По нынешним временам это – рядом. Ну, почти. За четыре недели предстояло проехать через северный Китай, Монголию и всю Россию в Германию на допотопных по конструкции «Янцзы» – китайской версии BMW R71.





На всякий пожарный случай, запаслись всего лишь 120 килограммами запчастей и аж 10 килограммами провiantа: шпиком (если хотите – салом), сыром, сухими супами и двумя бутылками... нет, не угада-ли – кетчупа: с приправой острее воспри-нимаются умопомрачительные ландшаф-ты Монголии, могучая прелесть вод Байка-ла, величавость сибирской тайги, седина казахстанских трав...

«Двенадцать тысяч километров до Бер-лина!» – призывно прокричал Петер Ша-умбург, когда мы покидали Пекин. Ишь, повеселел! А всего четверть часа назад он судорожно, на грани безумства искал свой паспорт. Было от чего впасть в манд-раж: когда отпрашивался на работе в этот рейд, шеф заявил ему, что если тот не прибудет на работу в срок, то может вообще не возвращаться.

В Пекине нам устроили торжественные проводы парии на двух десятках мотоцик-лов с колясками. Приятное начало! Про-щай, Пекин, город, который успел стать чуть ли не родным – с его старыми домами под изогнутыми крышами и с уютными дворами, каждодневной толкотней и давками, какие в европейских городах бывают только под стенами стадиона пе-

ред матчем футбольной Евролиги. Мы говорили «пока» улочкам, на которых горю-щцы раскладывают товар прямо на асфальте, увозили с собою запахи дынь, арбузов, имбиря, яблок и бананов... Пекин – город, который не спит. Но его бессонница иная, нежели Лондона или Нью-Йорка. Вечное движение и нескончаемую суету здесь соз-дают не модные художники, диджей или молодежные тусовки, а рабочие: круглые су-тки не умолкает гул экскаваторов, бетономешалок, грейдеров и бульдозеров. Особен-но шумно стало недавно – армия строителей вкалывает, чтобы успеть подготовить Пекин к Олимпиаде 2008 года.

До нашей первой цели – летней царской резиденции Чэндэ – 150 километров. Од-нако мотоцикл Рика заглох, и понадобилась уйма времени на починку. В пути уже во-семь часов, а от Пекина всего в ста километрах. Если будем и дальше дригаться в том же темпе, то до Берлина доберемся аккурат к Рождеству.

Невдалеке от Чэндэ мы словно нырнули в другой мир, в давно прошедшее время. Ян Шулин, деревушка с населением в пару тысяч человек, отстала в развитии от сов-ременной цивилизации на эпоху. Мы остано-вились у типичного китай-ского рынка. И вновь вскружили голову аром-аты фруктов, разложенных прямо на асфальте!.. Мор-щинистый крестьянин Цао, не сводя с нас глаз, не спеша раскурил бамбу-ковую трубку: «Я никогда раньше не видел ино-странцев». То же могут сказать все жители этой деревни, за исключением местных коммунистиче-





ских лидеров – они иногда бывают в Пекине или Чэнду. На Петера уставилась с открытым ртом молодая женщина: «У вас крашенные волосы?!» – воскликнула и всем своим видом продемонстрировала высшую степень смущения – будто застигла Петера голым в бане. Петер великодушно простил бестактность: девочка в жизни не встречала натуральных блондинов.

Большинство китайцев, увы, прозябает в нищете, а нищета влечет за собой битость. Мы знаем – повидали. Между тем западные политики и бизнесмены до оскомины часто с восхищением отзываются о росте экономики, повторяют и повторяют о сказочных перспективах развития Китая. Дайто Бог! Но ведь сейчас средний размер дохода на человека здесь составляет 200 евро. Не в месяц – в год!

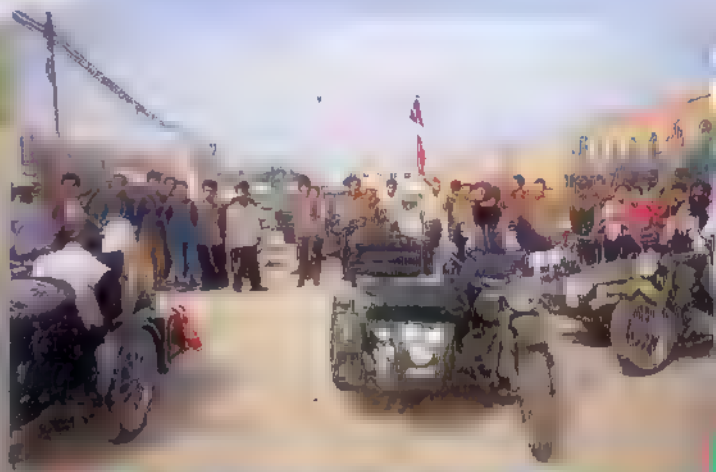
На следующее утро в буддийском храме Чэнду мы купили вымпелы с изображением колеса жизни, прикрепили к антеннам наших мотоциклов. «Принесут удачу!» – воодушевился Рене. Принесли, но магическое действие символа помогало недолго: через полтора часа «забастовал» подопытник в мотоцикле Рика. На починку ушло шесть часов. Потеряли бы времени и больше, если бы не помог местный полицейский – он, дула-человек, сопровождал нашего механика Шана в поисках запчастей.

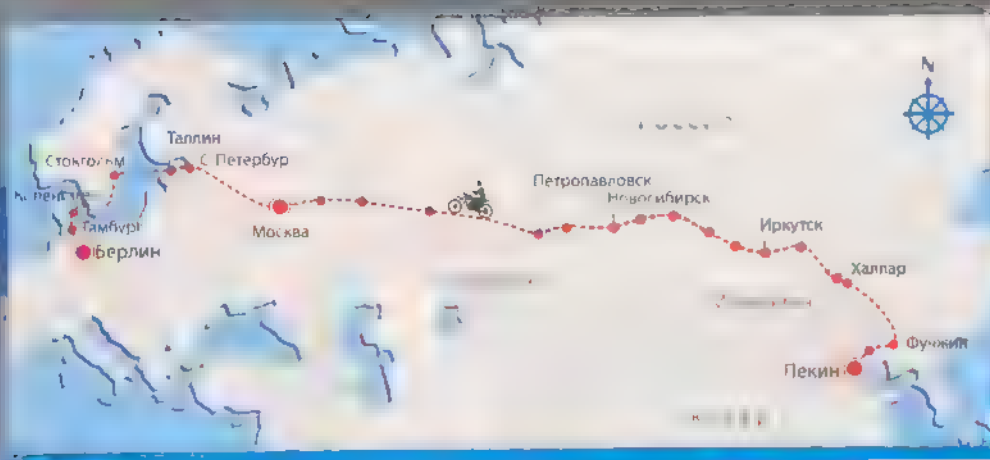


Лишь в полдень следующего дня достигли нашей вчерашней цели – города Фуксин с миллионным населением. Пока ехали к нему, на отрезке в 150 километров я насчитал 36 высохших рек. В русле самой большой из них на импровизированном поле границы которого обозначены красными флажками, солдаты Народной освободительной армии Китая гоняли в футбол. А где же вода? Мы стали свидетелями одной из катастроф мирового значения: проблема водоснабжения в Китае нынче обострилась чрезвычайно – наступает пустыня. Правительственная программа лесонасаждений, оказалось, не в состоянии остановить стремительный навал песков. А ведь Китай – это семь процентов возделываемых площадей Земли, а кормится с них 20 процентов населения планеты.

А уже на следующий день мы были зачарованы сочной зеленью лугов Монголии – вот так контраст! От одной деревушки до другой – 30–40 километров, жизнь в них течет вяло, как медленная река, и все тянутся безлюдные поля, холмы – и так бесконечно, до линии горизонта. В отдалении друг от друга юрты, воздвигнутые умелыми китайцами... Нет, я не оговорился – именно китайцами. Монголы, хоть это и трудно представить, – национальное меньшинство в собственной стране, их численность составляет лишь 15 процентов населения, китайцев много больше – около 80 процентов.

Монголия сегодня еще в большей степени, чем Китай, чрезвычайно бедная страна. С трудом веришь, что ее граждане – потомки Чингисхана, покорившего полмира и своими завоеваниями положившего начало образованию империи, поглотившей и Китай, и Россию, и растянувшейся от нынешнего Вьетнама на востоке до Венгрии на западе.





...До китайско-российской границы еще 500 км, но уже кожей чувствовали: Сибирь близка! Степной ландшафт постепенно «зарастал» лесами, вдоль дороги показались первые березки, в долине – живописная река с кристально чистой водой...

Так нет же, не дадут полюбоваться: снова сломался мотоцикл Рика – полетел замененный всего три дня назад подшипник. В команде наметился раздор: механик Шан ругал Рика – тот, дескать, больно прытко, жестко и агрессивно ведет машину. «Черт возьми, если бы ты тут шествовал на лошади, то в первые же дни загнал ее до смерти!» Рик не остался в долгу: «Bullshit!» (крепкое ругательство, что-то типа «бычье дерьмо» – прим. пер.) – прыкнул в ответ. И пошло поехало. Хорошо, что китаец не знаком с европейским дорожным сленгом, а мы с бычьими его тонкостями не стали. Рик – провокатор эдакий, смеясь одним глазом, заявил, что организаторы ралли вручили ему самый гнилой мотоцикл, а Шан из тех механиков, кто все ремонтирует исключительно кувалдой.

Слава Богу, поломка случилась вблизи от цивилизации – в паре километров от городка Бугта. Поблуждали в темноте и, наконец, нашли гостиницу. Возрадовались!.. И зря: в ней не было горячей воды, номера исключительно трехместные – не расслабишься. Заснуть мешал грохот колес проезжающих по Транссибирской магистрали длиннопущих товарняков, везущих из России в Китай нефть, уголь, лес. В эти мучительные часы полузабыты мы не разделили радости миллиардов жителей двух великих государств по поводу развивающегося экономического сотрудничества.

Странная вещь – на грандиозные свершения способны и изможденные, невыспавшиеся полугруппы. К вечеру следующего дня мы доехали до пограничного города Маньчжуи, установив тем самым для себя рекорд дневного пробега – 540 километров. Китайские пограничники впервые в жизни увидели немецкий паспорт. Нас удивлял их неподдельный интерес, но утомило, что они сто раз переспросили, откуда и куда едем. Были вежливы, однако вдруг все изменили и продемонстрировали бдительность вышестоящих. А на русской стороне границы стражи кордона нас приветствовали так, будто мы закадычные друзья, если не родственники...

Радость обуяла души: наконец-то в России! Мы в стране с 11 часовыми поясами, по ее территории протекает самая протяженная река Европы – Волга, проходит самая длинная в мире железная дорога. Транссиб здесь самая высокая гора Эльбрус (на котором в минувшем году захвачена на мотоцикле команда Мото – не можем удержаться, чтобы не добавить – ред.)...

На ночь остановились в Забайкальске. Наш механик Шан впервые за границей, и он острее других ощутил огромную разницу между тем, что привычно, и тем, что бывает по-дру



TEAM
ACCELERATOR
УСКОРИТЕЛЬ

ЗАПЧАСТИ
ЭКИПИРОВКА



- ✓ Детали двигателя и подвески
- ✓ Масла, фильтры, прокладки
- ✓ Тормозные колодки и диски
- ✓ Резина, цепи, звезды
- ✓ Шлемы, перчатки, комбизы
- ✓ Обувь, защита, куртки, брюки
- ✓ Пластик, оптика, наклейки

СПЕЦПРОГРАММА

- ✓ Предлагаем дилерство на выгодных условиях
- ✓ Низкие цены для оптовиков и спортивных команд

УСКОРИТЕЛЬ ЗАПАД
(095) 799-6111
МОЖАЙСКОЕ Ш.17

УСКОРИТЕЛЬ ВОСТОК
(095) 755-5566
УЛ. ПЕРВОМАЙСКАЯ 14/1

УСКОРИТЕЛЬ ИНТЕРНЕТ
www.uskoritel.ru
info@uskoritel.ru



тому. Скажем, в Китае наши мотоциклы с любопытством разглядывали зеваки, но ни одному не пришло в голову к ним хотя бы притронуться. Здесь же забайкальские парни без комплекса стеснения: по дороге на дискотеку усаживались на байки, как на свои собственные. Шан и Петер встревожились такой безапелляционностью и быстренько подыскали гараж-убежище.

В отеле не оказалось воды. Нет, не горячей – вообще никакой. Администратор, услышав возмущения, посмотрел на нас так, будто мы каторжане, а требовали фрикасе из печени колибри. Отрезал: «Скажите спасибо, что есть электричество», – и мы заткнулись.

Ужинали понуро... Со второго этажа донеслась музыка – там раскручивалась дискотека. Некоторые члены экспедиции вовсе приободрились, когда мимо проплыли девчонки в коротких кофтенках, с голыми пупками, в бессовестно коротких юбчонках, на высоких каблуках. У Шана глаза вываливались из орбит. Не доев котлету, он рванул в сторону танцплощадки: «Я свободен!» – прорычал неистово. На рык откликнулся Рик – и рванул в ту же сторону... Той ночью они, по-моему, глаз не сомкнули.

Оставшиеся философствовали. Земли России и Китая во многом схожи, но те, кто их населяет, очень разные. Китайцы подчиняют себя обществу, постоянно пребывают в напряже-

нии – русские умеют отдыхать. Китайцы думают о завтрашнем дне – русские живут днем сегодняшним и не «парятся». Русские правы.

Через два дня мы хотели достичь озера Байкал. После Читы съехали с федеральной дороги, чтобы до столицы Бурятии Улан-Удэ сократить путь: вместо 700 километров проехать 500. «На это у нас уйдет один день», – как всегда, оптимистично заявил Петер. А асфальт возьми да и кончись уже после часа пути. Началось родео: мы тряслись на ухабах, как ковбои на мустангах. Проезжали мимо зеркальных озер (сколько же их тут!), зеленых полей, симпатичных, хотя и покосившихся от ветра и времени домиков с филигранно сделанными рез-





ными старыми. Но тряска! Вечером обессиленные попали в грозу, вымокли. И несказанно обрадовались, когда вышли на убежище в поселке Комсомольском.

Тут бы полком молча да на койку, лишь бы не трястись и чтобы сухо. Но между Риком и Шаном с новой силой вспыхнула англо-китайская война. Повод совершенно идиотский, один из предоставленных в наше распоряжение матрацев был внутри в катышках и дурно пах, словно в него затолкали гнилую картошку. Кому достанется счастье валяться на нем? Мы воочию убедились, что битовая неустойчивость способна портить отношения людей, спровоцировать международный скандал. Дошло до того, что Рик снова обзвал Шана посредственным механиком, а тот упрекнул Рика за его манеру вождения (это – деликатное изложение существа скандального «воюющих» сторонами). Хорошо, что хватило остатков здравого смысла, чтобы бросить жребий – он решил, кому спать на дрянном ложе.

После знойного Китая и двух жарких дней в России мы ощутили промозглую прохладу Байкала. Не скажу, что встал в канф с тех пор, как под Улан-Удэ поехали под дождь, буртки больше не спима и В Улан-Удэ (мы зная об этом узнали) на центральной площади возмущает ся вид почившей памятник – самая большая в мире голова советского вождя. Конечно, не преминули «фотографироваться на ее фоне. Покажем родным и близким – «заторчат» (это слово наши «кавалеры» услышали от девочек с дискотеки).

Баикал достигли только к вечеру. Тяжелое небо ртутно отражалось в воде и на горизонте. Пытались не так, что собственно линия горизонта и не просматривалась. Своей бесконечностью озеро напоминало море. В этом море, только в нем и больше нигде в мире, водится вкуснейшая рыба омуль. Мы, разумеется, угостились.

На дороге наткнулись на чужое несчастье – легковушка попала в кювет. Пытаясь ее вытолкать, водитель смело семенил в круг, в одних трусах. Да, сибирика – крепкий народец! – связали и одновременно выразил посторг Петер. Но заметили, пассажир истекал кровью. Сразу стало не до шуток. Помогли вытолкать автомобиль, уложили пострадавшего поудобнее (покалеченный одним из наших спальников), вызвали медиков. «С такими дорогами все они тут самоубийцы», – сказал Рене. Никто ему не возразил.

На ночь нашли «одну звездочную» гостиницу, и здесь сполна ощутили русское гостеприимство, специально для нас открыли ресторан, растопили баню. На следующий день дождь не переставая. К вечеру добрались до Иркутска – одного из красивейших городов Сибири. Я в восторге от него еще и потому, что наконец-то здесь нашли по настоящему комфортабельный отель.

Устали мы, но еще больше устала наша техника. Без по-



**ЗАПЧАСТИ
ЭКИПИРОВКА**



- ✓ Детали двигателя и подвески
- ✓ Масла, фильтры, прокладки
- ✓ Тормозные колодки и диски
- ✓ Резина, цепи, звезды
- ✓ Шлемы, очки, перчатки
- ✓ Обувь, экипировка ЭНДУРО
- ✓ Пластик, наклейки, слайдеры
- СПЕЦПРОГРАММА**
- ✓ Предлагаем дилерство на выгодных условиях
- ✓ Низкие цены для оптовиков и спортивных команд

УСКОРИТЕЛЬ ЗАПАД
(095) 799-6111
МОЖАЙСКОЕ Ш.17

УСКОРИТЕЛЬ ВОСТОК
(095) 755-5566
УЛ. ПЕРВОМАЙСКАЯ 14/1

УСКОРИТЕЛЬ ИНТЕРНЕТ
www.uskoritel.ru
info@uskoritel.ru



ломки не обходился ни один день. Рикю еще в Китае пришлось поменять коробку передач. Через три дня после начала ралли на его же мотоцикле стала отваливаться выхлопная труба – ее привязали проволокой. У «Янцзы» Рене барахлили тормоза. До этого момента мы «убили» шесть генераторов, 14 раз меняли покрышки, тушили загоревшуюся проводку. А еще ехать и ехать... Надежда только на мотозавод в Ирбите.

Наши мотоциклы Chang Jiang названы китайцами в честь самой длинной китайской реки – Янцзы. По сути, это потомки легендарного BMW R71. В России его, конечно, хорошо знают: точную его копию приказал сделать Сталин накануне второй мировой войны. Русские свой мотоцикл называли М72, а позднее продали лицензию на его производство в страну Мао – так в Китае начали выпускать «Янцзы».

На российских дорогах нам нередко встречались «Уралы» – потомки М72. Шан смотрел на них с восхищением: «Чертовски хорошее качество! Одни шины чего стоят – выдерживают больше 10 тысяч километров, а наши только три. И сталь лучше, и все остальное...».

Ирбитский мотозавод мы нашли в удручающем состоянии: в грязном, сером, убогом здании станки 60–70-х годов, трубопроводы ржавые и облупившиеся – дым вырывается сквозь множество дыр...

– У нас есть все основания с оптимизмом смотреть в будущее, – заявил директор завода Владимир Юдин. Смотришь на него – веришь: одет с иголочки, элегантный си-

ний шелковый галстук, модно подстрижена борода, на рабочем столе – ноутбук Sony. Не только выглядит, но и действует по-европейски: – Раньше мы сами делали мотоцикл «от и до», сегодня стараемся покупать для него самые лучшие комплектующие, имеющиеся на отечественном и зарубежном рынках.

В Ирбите договорились: ремонт всех наших байков обойдется в 200 евро. Для рабочего мотоциклетного завода это месячная зарплата! Но для нас сумма неразгорительная. Сравнили: в Германии Петер заплатил в два раза больше всего лишь за диагностику и замену масла его BMW.





Нам понравились уральские мотоциклы. Совсем недаром русские сравнивают «Уралы» с автоматом Калашникова: «Функционируют везде – в пустыне, воде, болоте!» Я, Рик и Герд решили приехать сюда в следующем году, чтобы каждый купил по байку, на них и совершим тур в Европу. Это обойдется намного дешевле, чем приобретать те же мотоциклы в Европе, через дилера

Дорога от Урала к центру России далась нелегко, так что в Казани позволили себе небольшой передых – и отправились на пляж. Холодное пиво и купание в реке пошли на пользу – в Нижний Новгород практически долетели. Этот город по-особенному интересен иностранцу. Здесь когда-то проживал известный купеческий род Строгановых, разбогатевший на добыче полезных ископаемых в Сибири. Но его имя стало известно всему миру по другой причине – везде знают мясное блюдо «по-строгановски» – бефстроганов. Разумеется, мы его отведали в городе-основоволожнике. Обед дал сильное впечатление!

Казалось, даже моторы радостно зашумели, когда мы наконец-то приблизились к Москве. Въехали в столицу по шоссе Энтузиастов. Название этой дороги нам, уже пожившим людям, напоми-

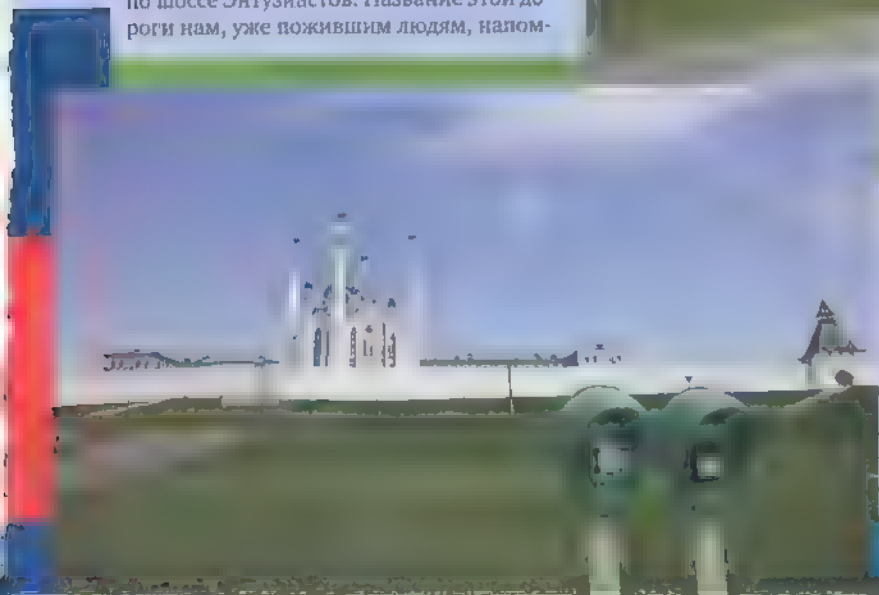
нило об энтузиазме жителей СССР, когда представитель этой страны первым в истории отправился в космос, а тысячи добровольцев ехали на побережье Тихого океана, чтобы воздвигнуть «русский Сан-Франциско» – город Владивосток. Но и другое вспомнили – о временах «холодной войны», о грандиозной глупости – плане поворота рек, об угрозе, подпортившей репутацию СССР, – когда генсек Никита Хрущев заявлял, что ракеты для армии будут производиться так же быстро, как сосиски... Шоссе Энтузиастов... В царские времена эта дорога называлась Владимиркой – по названию царской резиденции, что в 200 километрах от Москвы. И тогда, и позднее, в сталинское время, это был путь, ведущий в Сибирь – место ссылки не только преступников, но и инакомыслящих. Сегодня бывшая дорога в ГУЛАГ превратилась в дорогу в капитализм, по крайней мере, для китайских торговцев.

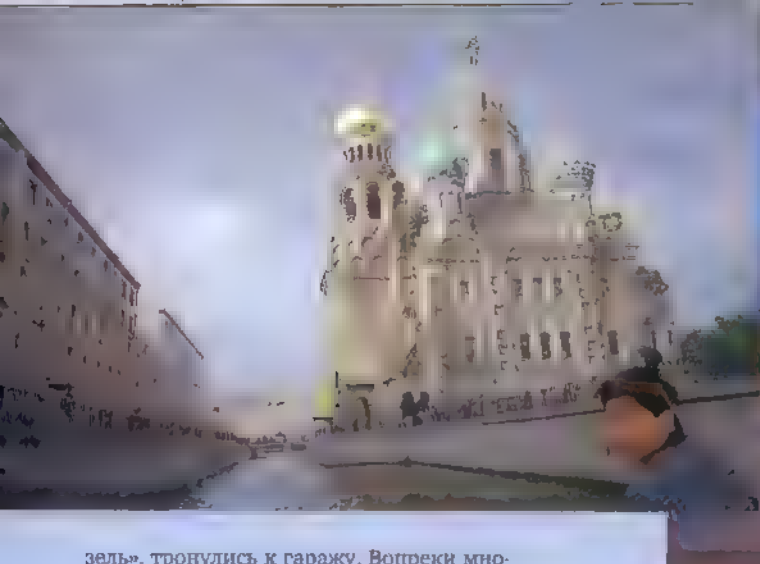
Москва – город с бешеным ритмом жизни. Мы с трудом нашли свободные места в пятизвездочном отеле. Я вспомнил, в 90-е годы, когда работал корреспондентом «Stern» в Москве и много ездил по России, не существовало гостиницы, в которой не пришлось бы просыпаться от того, что твоё лицо оттоптали рыжие тараканы. Сейчас же на всем пути ни разу не встретили этих тварей. Улицы – чище, люди одеты в добротные вещи, а главное – они перестали ныть и жаловаться. Те участники нашей команды, кто впер-



вые попал в Россию, искренне удивлялись: «Здесь совсем не так плохо, как пишут в западных газетах и показывает телевидение. Здесь просто здорово!» Но пора прощаться с Москвой – время поджимает

В Санкт-Петербурге, наладившись Невским проспектом, отправились к тому месту, где во время второй мировой проходила линия фронта. И – на тебе! На скорости 80 км/ч у мотоцикла Петера «полетел» карданный вал. Какая-то старушка, спасибо ей, отослала нас к механику Павлу. Хороший человек Павел – не заставил себя просить о помощи дважды. Затащили «Янцзы» в его «Га-





зель», тронулись к гаражу. Вопреки многообещающему названию, грузовичок ехал совсем не быстро. Зато смогли поговорить: «Шестьдесят лет назад мы друг с другом воевали, а сегодня друг другу помогаем, – говорил он. – И это здорово»

Когда «железо» привели в порядок, Павел проводил к кладбищу, на котором похоронены сотни немецких солдат. Пусть это будут последние жертвы войн между нашими народами. У могил мы и Павел пожали друг другу руки. А вечером устроили праздничный ужин в ресторане. Позади 10 тысяч километров испытаний – разве это не повод, чтобы выпить шампанского!

От Санкт-Петербурга всего 150 километров до российско-эстонской границы, еще 200 – до Таллина (где нас ждал двоюродный брат Рене) и еще 2000 до Берлина. По сравнению с уже пройденным расстоянием – пустяки

Но дело приняло неприятный поворот. Еще в Китае, когда готовили документы для пересечения границ, из эстонского посольства в Пекине, отвечая на наш письменный запрос, заверили, что Шану не нужна эстонская виза, поскольку у него уже оформлена шенгенская. А здесь, в Питере, наш китаец получил отказ на въезд в Эстонию. Прикажете везти Шана контрабандой, упаковать его в сверток и затолкать под ноги в коляску мотоцикла?.. Пришлось купить ему авиабилет до Стокгольма – встретимся в Швеции

Вроде бы выход нашли, но душа неспокойна: Шан ни слова не говорит ни по-русски, ни по-английски, ни уж тем более по-шведски. Сам же он, когда прощались в аэропорту, был преисполнен уверенности в себе: «Май вент!» – «Без проблем!». Это его любимая фраза. То же он повторил и когда мы спросили, выдержат ли байки расстояние от Питера до Таллина

Предстоящие 350 километров мы представляли как приятную прогулку. Однако уже после 40 километров начала шалить коробка передач – мой байк дергался, подпрыгивал с каждым переключением. А наш механик Шан вот уже час, как пролетел над нами в самолете. Пришло ощущение сиротства. Вот когда мы поняли, что без него плохо, и вообще, не будь Шана, мы до сих пор сидели бы в какой-нибудь забытой Богом сибирской глуши

Ничего умнее не придумали – позвонили на завод в Ирбит. О, удача!





Из трубки подсказали, что в 15 километрах от нас обитает Николай Гришин – специалист по мотоциклам с колясками. Встретились – и он привел в порядок байк Рене. Сказочное везение!

Можно терпеть внезапные трудности, если знать, что все закончится удачно.

Почти в полночь снова двинулись в путь. Обычно старались избегать переездов в темноте, но стояли белые ночи, вот и надеялись, что они помогут быстро добраться до границы. Однако, как назло, поломки следовали одна за другой. К тому же разразился ливень... Подъехали к границе в пять утра. Выходит, на 190 километров пути у нас ушло 24 часа. Рекорд! И потом, у нас не осталось запчастей – только один генератор. Доедем до Берлина?..

Два часа сна – и двинулись дальше. На пути к Таллину снова сбой техники. Их мы уже воспринимали как должное: «Она мстит за то, что мы ее трогали в Сибири», – сделал вывод Рене.

Спасителем истерзанных душ и тел стал кузен Рене – Петер Кноль: он разместил несчастных странников в собственном красивейшем замке-отеле в Таллине. Номера – люкс! Более того, наши имена внесли в список почетных гостей, а в нем, если хотите знать, записаны: английский принц Чарльз, канцлер Германии Герхард Шредер, министр иностранных дел ФРГ Йошка Фишер, мировая звезда певец Стинг, другой непревзойденный рок-вокалист Джо Коккер, группа «Дюран Дюран». Теперь мы с ними сравнялись.

И еще два дня в Таллине! Отремонтировали байки, отдохнули... Вперед! Росток, а там и до Берлина рукой подать. Цель близка!

Презирая поломки, мы неслись к конечной цели как на крыльях. А вот и Берлин! Пусть он не такой чистый и аккуратный, как Таллин, не может тягаться своим историческим прошлым с Санкт-Петербургом или похвастаться каким-то невообразимым количеством дорогих машин, как Москва. Но сейчас все в Германии нам казалось идеальным. У Бранденбургских ворот Петер и Рик пали ниц на землю и целовали асфальт. Мы были на седьмом небе!

А уже вечером сидели в баре и строили планы на следующий тур... Скажи сутки-двое назад, что мы еще хоть раз в жизни захотим отправиться в мотопутешествие, – затюкали бы. Но, наверное, не так уж мы плохи каждый в отдельности и в команде, если по прошествии всего двух часов после финиша утомительнейшего марафона снова собрались и искренне хотим в очередное путешествие.

Наутро разъехались. Я помчался домой – меня ждали друзья, омлет с угрем под бокал белого вина. ■

Перевод с немецкого
Дарьи КОЗЬМИНОЙ



Петер ШАУМБУРГ лидер команды. Без него тур никогда не состоялся бы. Работал в разных странах на четырех континентах. С опытом и обстоятельностью шеф-повара престижнейшего ресторана «Kempinski» (в его подчинении 160 человек) он составлял списки необходимого, обещал команду, естественно, едой, запчастями, картами, палатками и экипировкой. У него более чем 20-летний опыт вождения мотоцикла, за плечами несколько крупных туров. Женат на китаянке Ксюфай.



Рене ЭГЛЕ, как и Петер, побывал во многих странах. У Рене многолетний стаж вождения мотоцикла, а свой первый «Янцзы» купил в 1999 году. Наш совместный прогон он назвал выдающимся приключением в своей жизни.



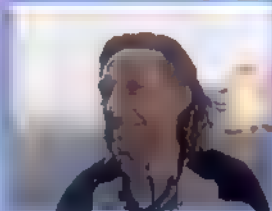
Ричард ДЖОРДЖ или Рик как все называют этого англичанина. По уровню запасов жизненной энергии это настоящая атомная электростанция: никак не меньше. Даже за едой палочки томятся у него в руках. Родился в Сассексе, у него свой бизнес в Гонконге. Первый «Янцзы» купил два года назад.



Маттиас ШЕПП, летописец марафона. Говорит на английском, французском, испанском, русском и китайском языках. В течение многих лет был корреспондентом московского бюро «Stern», с 1999-го работает в пекинском. Женат на русской пианистке Марине.



Шан ИЙНУО, он из Пекина. Профессиональный механик, 20 лет ремонтирует мотоциклы с коляской.



Герд ГОРБУНОВ фотограф. В совершенстве владеет не только фототехникой, управляет самолетом, прыгает с парашютом, ездит верхом, занимается тайвигином, альпинизмом и летает на дельтаплане.

ЕХАЛ ГРЕКА ЧЕРЕЗ РЕКУ

Греческий гонщик-гидроциклист Василис Морэтис в прошлом году пересек Эгейское море на трехместном водном мотоцикле. А в этом году усложнил себе задачу.

Эгейское море раскинулось между Грецией и западным побережьем Турции. С древнейших времен оно славится переменчивым характером и погодными сюрпризами. Пересечь его на любом типе судна, а уж тем более на «маломерке» типа моторной лодки – уже приключение. Кто же на него решится?! Миллионы туристов ежегодно берут напрокат яхты, чтобы поплавать, посетить прекрасные острова. И только один человек, опытный гонщик Василис Морэтис, остается верен гидроциклу: не раз он пересекал Эгейское море, а это более 260 км по волнам. В прошлом году он отважился на такое плавание на большом водном мотоцикле, а минувшим летом усложнил задачу: тот же маршрут прошел на Kawasaki 800 SX-R – гидроцикле-«стоячке».

Начал подготовку еще минувшей зимой. Полгода тренировался, параллельно разрабатывал план экспедиции. Многие нужно было учесть, предвидеть самые опасные ситуации, подготовиться им противостоять. Скажем, вблизи от гидроцикла должны следовать по крайней мере две надувные моторные лодки. Не столько для того, чтобы прийти на помощь в трудную минуту, сколько для перевозки топлива. На случай, если поднимется сильный ветер и большая волна, лодки должны быть и быстрыми, и способными двигаться на низкой скорости. Василис придумал устройство, которое поможет заправить аппарат во время волнения на море, ведь пробка бензобака спортивного гидроцикла расположена всего в нескольких сантиметрах над ватерлинией.

В день старта команда поднялась в четыре часа утра и выехала в маленький порт Лаврион, что в 80 км от Афин. Пока Василис переобладался и готовил Kawasaki, остальные члены команды грузили оборудование в надувные лод-



ки. Солнце уже поднялось над горизонтом, когда экспедиция отправилась в путь по зеркальной водной глади. Морэтис разогнал Kawasaki, шел довольно быстро, со скоростью 60–70 км/ч – чтобы в полной мере воспользоваться штилем и продвинуться как можно дальше. Торопился, потому что синоптики прогнозировали ухудшение погоды. Правда, в те благостные утренние часы, когда солнце светило так, что даже через солнцезащитные фильтры тяжело было смотреть, не верилось, что прогноз сбывается. Две лодки с трудом поспевали за SX-R – они под завязку были загружены канистрами с топливом и оборудованием, в них сидели в одной три, в другой четыре человека. В моторке, что потяжелее, уже спорили, кого сбросить за борт, чтобы можно было гнать быстрее. Заодно и порадовать крабов свежей человечинкой...

Через 40 минут остановились для дозаправки. К тому моменту преодолели порядка 35 км на северо-восток от порта Лаврион, Василис – все время стоя. На короткой остановке тоже не присесть – спортивный гидроцикл так устроен, что не даст расслабляться... Море оставалось спокойным, температура воздуха +28°C. Дозаправка прошла без осложнений.

Пять минут – и продолжили путь, курс – к острову Андрос. Подул мягкий ветерок, на поверхности воды появилась рябь. Но гонщик не сбавлял скорости – ее нужно держать максимально возможной, пока ветер не перейдет в порывистый. В темпе прошел еще 10 км... И вот ветер усилился, и море показало свой нрав.

Волны все росли. Василис изменил манеру езды – чтобы беречь силы, но не особенно терять скорость. Однако избежать прыжков и сложных поворотов было невозможно. Да и надо же себя подзадачивать! А опыт подсказывал: понятно, что нужно спешить, удерживать ритм, но если потеряешь контроль над собой, повредишь корпус гидроцикла.

До северного побережья острова Андрос шли чуть меньше полутора часов. На берегу команда сделала первую остановку. Засидевшиеся «матросы» моторок разминали затекшие ноги, Василис, наоборот, сел.

Преодолели почти 70 км быстрее, чем в прошлом году. Недурно, если учесть, что надувные лодки в четыре раза длиннее SX-R и в три раза шире, к тому же при этих габаритах сложнее и держать темп, и бороться со стихией.

Василис и еще повалялся бы, но нужно осмотреть двигатель гидроцикла. «Матросы» эскорта заправили Kawasaki. Уже через 20 минут выдвинулись. Теперь – к острову Псара.

До него еще сотня километров. Этот участок Эгейского моря самый сложный, самый непредсказуемый. Какая здесь будет погода завтра, синоптики вообще не берутся прогнозировать.

Волны продолжали расти, расстояние между ними сокращалось. Теперь Василису предстояло выбирать между «плохо» и «очень плохо», причем он понятия не имел, что чем называть: «давать газу» и прыгать по волнам или наоборот – газ сбрасывать и отдаваться воле волн. У каждого варианта свои преимущества (ил

люзорные) и недостатки (явные). В том и другом случае Морэтису приходилось мгновенно «читать» волны и решать, как быстро и под каким углом проходить каждый очередной гребень. И вот в этом-то немалом, бесконечном слежении за волнами таится коварство: у пилота очень скоро начинает кружиться голова – от того, что зрачки все время сосредотачиваются и фокусируются на движущихся объектах... Но у гонщика большой опыт, он много тренировался – справился. Это при том, что гидроцикл шел со скоростью 30–35 км/ч – довольно быстро для таких условий «трассы»

Но пора заправляться. Отметим: поскольку на втором этапе пути шли с меньшей скоростью, Kawasaki потреблял бензин экономно. Если до этого момента заливали бак каждые 40 минут, то в этот раз заправились через час. Вот что значит хорошо подготовиться. Заправка на волне прошла мгновенно!

Проходили центр Эгейского моря. Повсюду над головой только синь неба, уходящего в темное, но кристально чистое море. Цвет воды уникален, величественен, и ты не жертва могущественной стихии – ты равный ей!.. Не зря древние греки включали в число 12 олимпийских богов Посейдона, бога морей

Заправились – набрали прежний ритм. А ветер усилился, волны снова росли. Василис придерживал аквабайк, шел со скоростью около 10 км/ч – так безопасно, и не растрчивал силы попусту. А погода выбрасывала фортели: то «придавит», то «отпустит». В некоторые мо-

менты у пилота екало сердце – когда гидроцикл и сам Василис получили покалывающие удары волн.

Преодолев еще около 40 км, команда увидела южную оконечность Псары. Вот он, берег – рукой подать!.. Но заправляться пришлось на волне – до острова не дотянуть. На сей раз швыряло так, что пришлось попрыгать, попрыгать, выругаться... А ведь море ругать нельзя, если ты на плаву. За что и получили, и уже не только по морде, но и по спине, по печени, под зад

Добрались до суши. Василис присел. Он и опытный конструктор надувных лодок, а здесь – капитан команды Важелис Карабетсос решали, продвигаться ли дальше курсом на остров Лесбос (он запланирован очередной целью по генеральному плану) или направиться к ближайшему острову Хиос (по запасному). Стоял бы штиль – раз плюнуть, в удовольствие. Но при той погоде этот бросок мог стать последним приключением для всей команды. И потом, в Министерстве торгового флота, когда давали «добро» на экспедицию, оговорили: отправляйтесь, но при не жизненно опасных погодных условиях. Надо придерживаться договоренностей – направились к западному побережью Хиоса

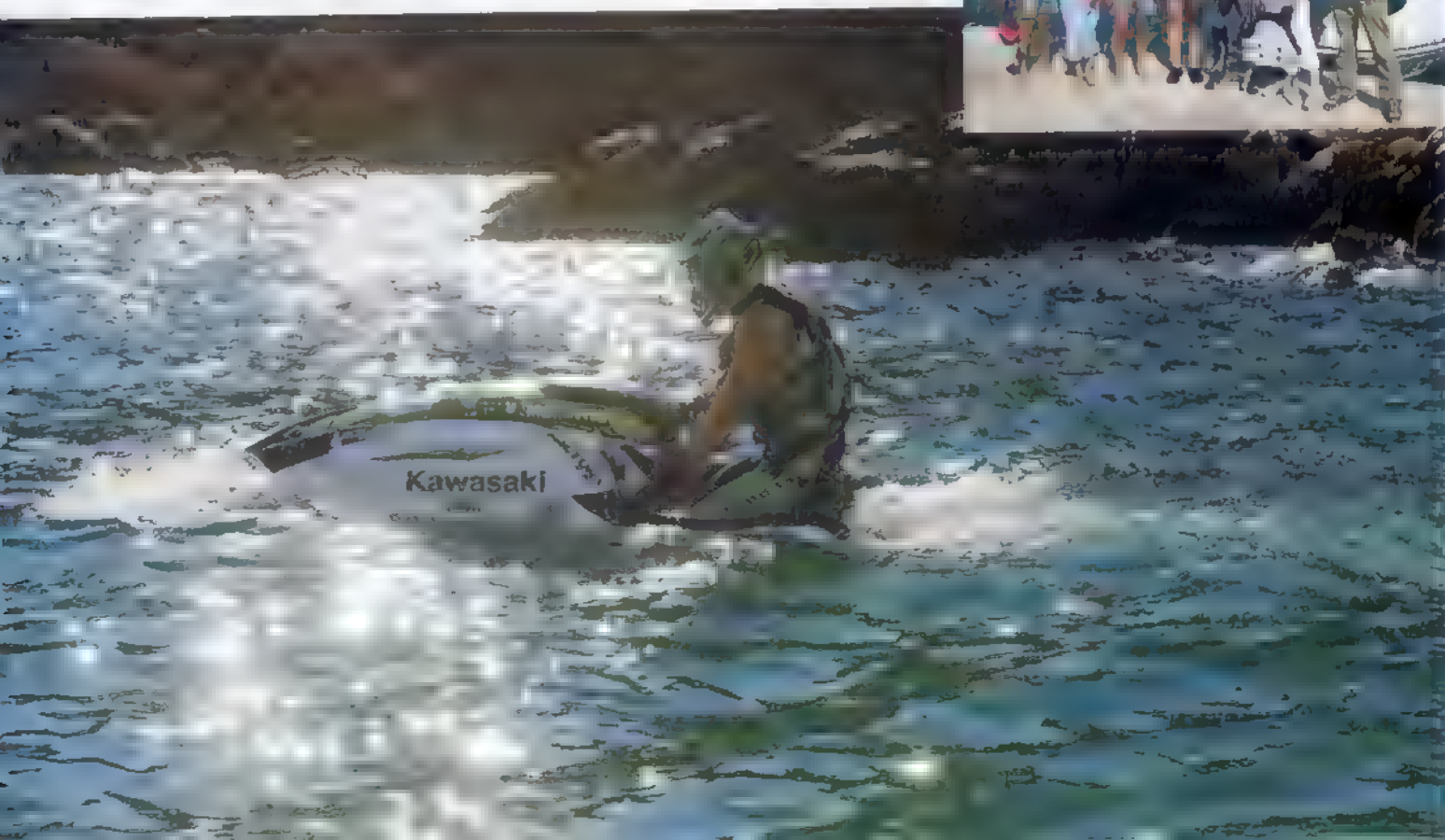
Волны выматывали, и было бы совсем плохо, но Kawasaki шел предсказуемо, чем здорово помогал. И все равно организм Василиса начал подавать первые признаки усталости. Чтобы снизить напряжение, гонщик сбросил скорость, старался реже прыгать через волны, ча-

ще прикладывался к бутылочкам с энергетическим напитком – чтобы, как это ни странно звучит посреди воды, избежать обезвоживания.

Через три часа истязаний волнами, под испепеляющим солнцем команда достигла маленькой деревушки Волисос на западном побережье Хиоса. Все, финиш!.. Василис ступил на берег, отошел от воды подальше, сел. Сидел долго.

Экспедиция прошла успешно, результат есть: за восемь ходовых часов Василис пересек Эгейское море – 200 км – на спортивном – «стоячем» гидроцикле. Если бы погода не испортилась... Но какой смысл сожалеть: не случилось – и все тут. Зато есть повод решиться на лучший рекорд. Впрочем, уже сейчас установлено достижение абсолютное, которое не перекреть: за весь путь Василис Морэтис ни разу не упал с этого малоустойчивого гидроцикла

Победил и Kawasaki 800 SX-R: не отлетел ни один винтик, корпус выдержал невероятные нагрузки. Вместе с командой греков установление рекорда могут праздновать доводчики гидроцикла из американской компании Jet Ski Racing. ■



СПУСК В ОБЪЯТИЯХ ЛАВИНЫ



Сезон закрылся, баик на приколе. Одни в тоске
друзей-единомышленников и отправляются за
приключениями в горы.

С Пашкой все время что-то происходит. то мотик заправить забудет, то на поезд опоздает, то из трамвая выпадет... А похож он на Чертенка № 13 из мультика – такой же застенчивый романтик с бесенятами в глазах. Вот друзья и окрестили его Пашкой Тринадцатым.

Увлечений ему хватает, но страстей только две: мотоцикл «Урал-Турист», с которым не расстается даже зимой, и – горы. В горах он вырос, с ними на «ты». Катается по склонам лет с десяти, знает, как улицы родного города, любит их и им поклоняется. А в последние годы всерьез увлекся бэккантри.

Смысл занятия прост: надо подняться на вершину пешком и скатиться на сноуборде. Иными словами, это смесь альпинизма с ездой на сноуборде или на горных лыжах – как кому сподручнее.

Сказать легко – попробуй сделай! Не всякий способен забраться наверх. А спуститься легче?! Причем непроторенной дорогой, вне «обжитых» трасс. Это занятие для людей не только с могучими мышцами, но и с крепкими нервами.

Горы не прощают ни бравяды, ни робости, они одинаково безжалостны и к профессионалам, и к дилетантам. Карабкаешься вверх, сцепив зубы, загоняя усталость в дальний угол, ноги не гнутся, руки не слушаются, воздуха не хватает... А вокруг все сияет, слепит: куда ни глянь – кругом только выжигающий глаза снег. И облака где-то там, внизу. Бывает кислородное голодание и изнеможение вызывают самые неожиданные и будто бы абсолютно реальные образы. Однажды дорогу перебежал тигр, вслед за ним – слон... Перебор: слон замерзнет. Значит, пора передохнуть... Бывало и так. Гид задал группе слишком быстрый темп, и вскоре «чайники», уставшие донельзя, остановились и заявили: подождем трамвая, он скоро придет. Видите, как вибрируют рельсы. слышите стук колес?

Маршрут спуска детально изучают во время подъема. Ведь белый и пушистый склон бывает опасным – под снегом может скрываться трещина или чуть припорошенная каменная гряда. Если склон крутой, то надо выбрать и осмотреть место для вы-





ката: малейший буторок здесь может стать роковым... Бывает, спускаешься почти отвесно, ничего не видишь, кроме своей доски, не зная, что там внизу... Но восторг перекрывает страх: ты первым едешь по девственной белизне, тебя окутывает космическая пыль, все пространство вокруг, сколько хватает взгляда, – твое. Скорость ощущаешь всем нутром, а когда летишь «за сотню», даже куртка по особому трясется на ветру..

Пашка Тринадцатый говорит:

– Либо не бойся, либо не делай. Однажды испугался ехать по прямой вниз – пошел наискось. Подрезал лавину и вместе с ней летел со скал. Как летел, кувыркался, обо что бился – не помню. Очнулся – темень, дышать нечем. За

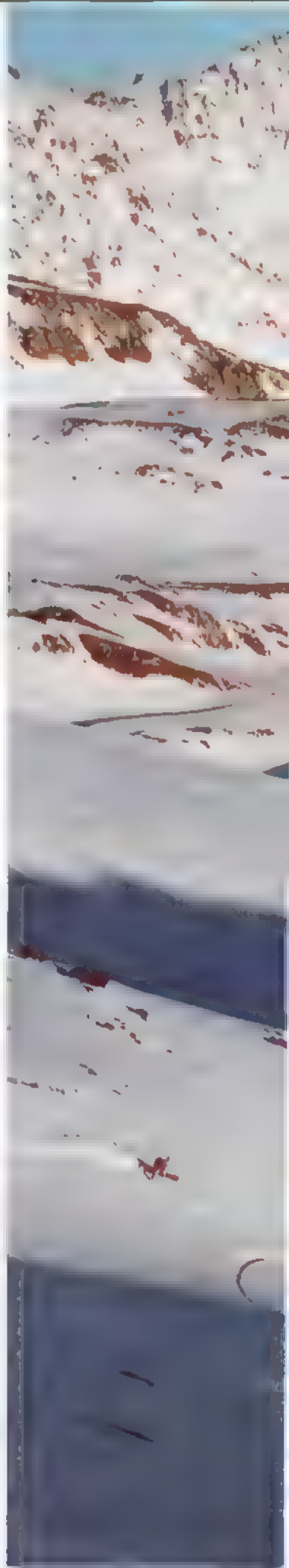
сыпало! А душа ликует: живой! И сразу – молнией мысль: ребята, то, небось, то же засыпало лавиной? Попробовал пошевелиться – ни в какую... Но обошлось: ребята в тот раз от лавины ускользнули, успели. Потом вернулись и меня вытащили. О как бывает! А случается, пролетаешь сложнейший склон на одном дыхании. Снимаешь сноуборд и падаешь, блин, на ровном месте. Хорошо, если без переломов.

Альпинисты поздравляют друг друга, когда заходят на вершину, сноубордисты – после спуска. Их шутка: «Вечер. И мы снова живы».

Но снова берут рюкзак, сноуборд и – на гору. ❧

Майя ГЛУМОВА.

фото Натальи ЛАПИНОЙ и Павла РОДИНА



ПОД ЗАПАХИ БЕНЗИНА И ПИЦЦЫ

Впечатляющий праздник устроила для владельцев мотоциклов своей марки компания Benelli, итальянский производитель дорогих спортивных мотоциклов: состоялось «всемирное» массовое гуляние Benellиводов. Надо заметить, каждому владельцу этих итальянских мотоциклов выслали персональные приглашения в Мизано, позвали дилеров и журналистов со всего света...

А прошли Benelli Days не где-нибудь, а на треке в Мизано – гоночной трассе, принимающей у себя и национальные чемпионаты различных серий.

На целых три дня организаторы грандиозной тусовки арендовали трек со всеми его барами, ресторанами, бассейном под открытым небом.

Собрались, познакомились – и праздник поехал!.. Поехал – в прямом и переносном смысле. Маршалы на дистанции дали отмашку зеленым флагом – и вся разнонациональная братия Benellиводов «порциями» по 50 человек ринулась по трассе, вытворяя всяческие «безобразия». Было много тех, кто гнал суперклассно. Но по тому, как солидные мужи, парни и девушки (!) проходили повороты и проносились мимо трибун, было видно, что не каждый обладатель этой эксклюзивной и скоростной техники умеет, как бог, ездить на мотоцикле. Но это обстоятельство никого не смущало – ведь праздник! И выкручивали ручку газа. Да, падали... Но маршалы, предельно благосклонные к пилотам, быстро убирали с трассы поваленные мотоциклы, а не самых удачливых новоиспеченных гонщиков были готовы обмотать йодом и обмотать бинтами с головы до ног.

Синяков и шишек набрали много, но, к счастью, за три дня никто серьезно не пострадал, и после очередной сессии в большинстве как ни в чем не бывало вновь становились в очередь, чтобы еще разок отжечь по трассе. Самым высокопоставленным пострадавшим оказался сам господин Андреа Мерлони – владелец завода Benelli и член богатейшей итальянской семьи, владеющей брендами Indesit и Ariston. Он «разложил» один из Tornado на выходе из последнего поворота, чем и заслужил бурные аплодисменты отдыхавших на трибуне мотоциклистов. Одним словом, было весело, было на что посмотреть



Журналистам повезло меньше – нам дали проехать всего три круга, за которые, вы сами понимаете, ни познакомиться с мотоциклом, ни изучить трассу невозможно. Повезло в другом: в «гуляниях» участвовала гоночная команда Benelli (частная, а не заводская, но получившая поддержку завода). Вот тут уж пишущий и показывающий люд оторвался! Пилоты рассказали о достигнутых в этом году результатах в гонках Endurance – об этом говорили с удовольствием. Но нам того мало, и мы выпытали у них критические замечания о технике Benelli: оказалось, существуют небольшие проблемы с электрикой на модели Tornado Tre

Не забыли организаторы о ветеранах – приверженцах марки: им предоставили возможность совершить круг почета по трассе. Устроили приятный сюрприз и тем, кто только планирует приобрести себе высокотехнологичный «мужской» мотоцикл с необычным 3-цилиндровым двигателем и карбоновой рамой (Benelli Tornado), а также другую машину – с кнопкой контроля мощности (TNT). Последнее нововведение применено на серийных мотоциклах впервые в мировой практике. Так вот эти мотоциклы специально доставили сюда, на Benelli Days, а было это, заметьте, за три дня до всемирной выставки Intermot в Мюнхене, где аппараты, как было заявлено, впервые собирались представить на обзор мировой мотоциклетной общественности. Но, выходит, впервые представили все-таки в Мизано

Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ, фото автора



ЗВЕРЕСТ, МОТОЦИКЛ, ОТМЕТКА 7028 М

Когда летом прошлого года команда журнала «Мото» въехала на мотоцикле на Эльбрус думали: вот оно, рекорд в Книге Гиннеса обеспечен!.. Но ответ из Лондона, где расположена штаб-квартира Книги ошеломил за год с небольшим до нашей экспедиции двое китайцев поднялись на мотоцикле на Эверест до отметки 6116 м (достижение команды «Мото» на Эльбрусе – 5642 м). Более того, примерно в те же сроки, когда мы штурмовали свою гору они улучшили свой же рекорд еще почти на километр! (В ходе подготовки к покорению кавказского исполина мы прошерстили массу источников, в том числе и Книгу Гиннеса, но информации о китайском восхождении нигде не было – в самые свежие издания Книги вошли рекорды давностью в несколько лет).

Завидуем, но белой завистью. Потому что знаем, насколько это сложное, опасное и в то же время захватывающее предприятие

На добывание подробностей о китайском мотовосхождении, как ни спешили рассказать о нем своим читателям, ушло больше года: не так-то просто разобраться в том, что дает китайский Инет – здесь общаются исключительно иероглифами. Но помог коллега – корреспондент газеты «Труд» в Пекине Дмитрий ПРИВАЛОВ. Вот что он передал

Вечером 6 июня 2003 года китайский экстремал Чэнь Цзяньго на двухколесной машине марки «Сяньфэн» (в переводе с китайского – «ветерок») производств КНР достиг отметки 7028 м высочайшего пика планеты – горы Эверест. Тем самым он обновил свой же рекорд, внесенный в Книгу рекордов Гиннеса.

Путь героя к вершине успеха продлился без малого четыре дня – вдвое дольше запланированного времени. Автомобиль поддержки, сопровождавший Чэнь Цзяньго и его помощника Фань Гуанхоя, остановился на высоте 5200 м. Мотоциклисты остались наедине с неприступной горой, суровой погодой и своим двухколесным «мустангом», собранным на одном из конверсионных предприятий оборонной отрасли КНР и снабженным двигателем объемом 250 «кубов» от Suzuki – японского партнера китайских мотостроителей. Утверждают, что на мотоциклах той же марки, зарекомендовавших себя с самой лучшей стороны в плане выносливости, надежности и приспособленности к высокогорью, разъезжают по Гималаям бойцы расквартированных здесь подразделений Народно-освободительной армии Китая.

Техника на всем протяжении подъема ни разу не подвела. А вот человеческий организм оказался куда слабее в условиях тяжелейших перегрузок.

Линия снежного покрова в Гималаях начинается с 4500 метров. Если учесть, что отправной точкой высокогорного маршрута стала столица Тибета – г. Лхаса, расположенный на высоте более 3600 метров, то путь на Джомолунгму (так именуют здесь Эверест) можно смело уподобить путешествию в Антарктиду с ее вечной мерзлотой. Несмотря на одежду полярников, Чэнь и его спутник обморозили руки и ноги, не говоря уже о проблемах с пищеварением и дыханием, знакомых едва ли не всякому, хоть раз взбиравшемуся в такие выси

Под конец маршрута, пролежавшего не по каменистым тропинкам, а по неутрамбованному снегу, Чэнь не мог сделать даже глоток воды, а Фань вовсе на время ослеп из-за ярчайшей белизны снега. Мотор «Сяньфэна» все еще упрямо ревел, а изможденные, обессиленные наездники в буквальном смысле вывалились из седла. Но чего только не выдержишь, чтобы достичь заветной цели

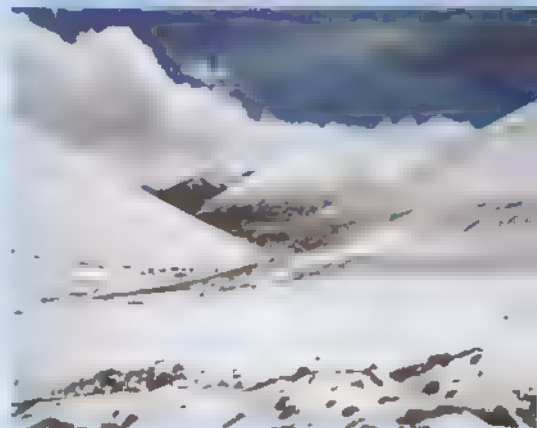



Фото предоставлены журналом «Мотоцикл» (КНР)

МОТОЦИКЛЫ И АВТОМОБИЛИ ОТ ЯПОНСКОГО ДИЛЕРА



СЮЗМОТО КОМПАНИ

www.souzmoto.ru

SOUZMOTO

ЦЕНЫ – ВНЕ КОНКУРЕНЦИИ!

- Оригинальные и неоригинальные запчасти для мотоциклов, гидроциклов, снегоходов, АТВ
- Моторезина, мохимия, одежда, аксессуары
- Спортивный тюнинг (sportbike, cross, watercraft, snowmobile)
- Ремонт • Гарантия

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, МАЛОДЕТСКОСЛАВЯНСКИЙ ПР-КТ, 34, Т. (812) 958-0080

ЦЕНА И ЗИМНЕЕ
• МОТОЦИКЛОВ
и СЛОЖНЫЙ РЕМОНТ
и АТВ.
клиенту. Эвакуатор

ПРОПОВЕДЬ С СЕДЛА МОТОЦИКЛА

ВИРТУАЛЬНЫЙ МОТОХРАМ

Очень многие байкеры по натуре – философы. Такова их природа: обретенная внутренняя свобода постоянно дает право и повод для размышлений на вечные темы. Рассуждают о связи высокого и обыденного не только философы, но и те, кто эти связи чувствует остро. Московский байкер Иваныч не только чувствует, но и делится мыслями – как проповедник. Его аудитория те, кто рядом, но больше другие – кто заходит в Интернете на личный сайт Иваныча – «Мотохрам» (www.motohram.ru). Основополагающий постулат байкера – вера в необходимость делать добро. «Ничего нового, – скажете вы, – то же провозглашают все религии, в том числе и христианство». Однако Иваныч выдвигает бесспорные аргументы в пользу того, что байкеры нуждаются в слове, пробуждающем светлое.

– Я знаю много клубов, в которых господствует дух братства. Но мотоциклистов надо объединить не клубом, а верой. В каждом городе есть мотоциклисты, но не в каждом городе есть для них храм – в его возвышенном понимании... Пусть не сбивает с толку название – «храм», ведь это не всегда – сооружение. Он в душе, помыслах, деяниях. У нас он виртуальный, без ограничивающих пространство стен – он есть везде.

В него может запросто войти человек из любого клуба, носитель любых цветов – «вольный волк» или «человек стаи». Неважно, католик или мусульманин – каждому открыт вход к братьям... Вот и сделан шаг к миру – миру без границ.

Корни байкерского движения уходят в историю. Некоторые ассоциируют с мотоциклами и байкерами идею конфедерации, отсюда снобизм и неуважение отдельных байкеров к женщинам и неграм. Времена конфедерации – другая эпоха, тогда царили другие нравы, в конце концов, то было в другой стране. Сейчас многое изменилось – и отношение людей друг к другу, и в целом мир другой. Некоторые отчуждаются, принимают позицию «не верь, не бойся, не проси». Это позиция одиночек, отвергающих товарищество, у них каждый сам за себя и сам по себе. Если создается МС, то есть MotoClub, в нем утверждается строгая иерархия

БАЙКЕРСКИЕ ТРАДИЦИИ И ПРИМЕТЫ ОТ ИВАНЫЧА

● Прежде чем сесть на мотоцикл, нужно обойти вокруг него и присесть рядом на корточки – вроде как посидеть перед дорогой. Эта традиция, как и многие, продиктована жизнью: сможешь увидеть незамеченный до сих пор дефект.

● Мотоцикл нельзя ругать. Если он плохо заводится или часто ломается, значит, вы его не любите, и он вам платит тем же.

● Не пить спиртного перед дальней поездкой

● Мотоцикл должен быть всегда чистым. После каждой поездки его надо хотя бы протереть. За это он вас отблагодарит. А оставите грязным – накажет

● Прежде чем сесть на байк, топни ногой о землю. После этого не упадешь, потому что удар о землю уже был

● У знакомого «одиночника» была традиция: садясь на байк, он целовал его, чтоб тот не упал и не сломался. И перед тем, как слезть, тоже целовал – благодарил.

● Хорошая примета – заглянуть перед выездом в бензобак: поездка будет удачной.

● Если упал шлем – плохая примета. Чтобы ее аннулировать, надо потопать по земле и пошлепать по баку или сиденью.

● Если на тебя «капнула» птичка – хорошая примета: дорога будет удачной. Если на мотоцикл – не сломается. Если на тебя и на мотоцикл – удачно покатаешься, без аварий

● Если тебя облаяла собака – хорошая примета: собака желает счастливого пути. Если пытается укусить – плохая примета, надо быть осторожней: живот-

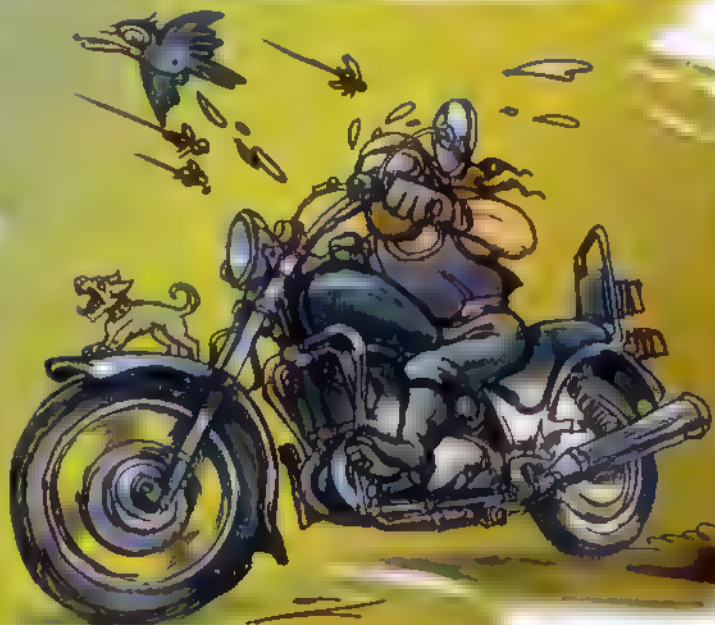


Рисунок Сергея Чиркова



по военному образцу, принимается подобие атрибутики солдафонов... А ведь она частенько выглядит карикатурно. Гораздо реже клуб создается как общество единомышленников, еще реже – по принципу нравственных позиций.

Я не претендую на роль лидера, а то, что говорю – не истины в последней инстанции. Все, что делаю, – попытка объединить, сдружить, объяснить смысл мотожизни, как я его понимаю, поделиться тем, что знаю сам. А кое-что знаю – я байкер со стажем. Заходите – поговорим, поспорим, если смогу – посоветую дело, получится – развею сомнения, а то и сниму камень с сердца. Я знаю мотоциклы, так что подскажу «по железу», поделюсь, как с мотоциклом жить, как с ним общаться, как он платит за внимание к себе или мстит за пренебрежение...

После армии я в одиночку колесил по России, были встречи, беседы, много спорил, а в спорах познавал новое. После развала Союза люди разных национальностей и геоположений начали «расползаться», появились границы – и передвигаться стало труднее, завязывать и развивать контакты сложнее... Еще и потому решил создать общедоступный храм, чтобы под его «куполом» крепили связи, стало меньше снобов, клубов, замкнутых в собственном мирке, дабы возродилось взаимное понимание. Пусть в него придут и те, кто не имеет никакого отношения к мотоциклам, но поддерживает идеи братства, дружбы и... Много чего может получиться доброго. Присоединяйся, брат! ИИ

Не для всех читателей «Мото» доступен Интернет. Вот мы и договорились с Иванычем, что будем отдавать ему письма, которые поступят с обращениями к нему (только, пожалуйста, задавайте вопросы и высказывайте мнения в письмах – на телефонные звонки мы физически не в состоянии отвечать). Время от времени будем предоставлять ему журнальную «кафедру», чтобы говорить о высоком и насущном. В добрый час!

ное как бы не пускает тебя. Если укусила – очень плохая примета. Лучше вообще не выезжать

- Если дорогу перебежала кошка (цвет роли не играет, разве что кошка рыжая) – к хорошей погоде. Рыжая кошка – к очень хорошей погоде.

- Если в тебя врезалась муха или жук – хорошая примета. Если в лоб – не стоит ехать быстро. Если попала в глаз, значит, ты едешь без очков – остановись, протри глаз и надень очки. Если в бороду – это очень хорошая примета. А если в бороде запуталась – наилучшая примета

- Очень плохая примета садиться на мотоцикл справа. Если это неизбежно, погладь бак и попроси у байка прощение

- Во времена, когда мотоциклист любил другого мотоциклиста больше чем родного брата, существовали такие приметы. Если стоит мотоцикл на обочине и шлем лежит возле переднего колеса, нужна помощь. Каждый уважающий себя байкер считал за честь помочь собрату в беде

- В том, как лежит шлем, заложена информация о необходимой помощи. Если шлем (каска, фуражка) лежит кверху горловиной (как емкость) – нужен бензин. Если вниз горловиной (еще одна голова) – нужна техническая помощь. Если горловиной в сторону – медицинская помощь: когда человеку плохо, он не может положить шлем как надо, а при падении шлем всегда ложится на бок – действует «закон бутерброда».

- Если мотоцикл лежит – это самое страшное: человек без сознания. И не сомневайтесь в этом: даже в полубессознательном состоянии (если, конечно, ничего себе не сломал) байкер ставит мотоцикл на подножку, а уж потом вырубается

- Сейчас многие игнорируют просьбы о помощи на дороге – надеются, что с ними ничего страшного не случится. Но с ними-то как раз и случается. ИИ

SUZUKI

- ♦ Мотоциклы
- ♦ Производство мотоделтапланов, винтомоторных установок
- ♦ Запасные части
- ♦ Ремонт
- ♦ Одежда и аксессуары

Москва,
ул. Автомоторная, д. 2
«МОТОРЫ «СУЗУКИ»
Т.: 153-32-71, 504-3092
E-mail: sansanih@mtu-net.ru

НПО ВЛАД ПЛАСТИК

Любите хорошо кататься
Любите хорошо саночки водить

Приглашаем вас к себе в гости
в наш уютный клуб любителей
мотоциклов и саночек

Ремонт корпусов, фар, зеркал,
материалов яхт

ВЛАД ПЛАСТИК

(095) 749-7779

РАЙДА

www.motosobaka.nm.ru

Буксировщик "Райда" в рабочем состоянии с санями - волокушей

Брянск,
ул. Угличская, 52
тел: (0852) 51-94-92
E-mail: barsyan@yandex.ru

Архангельск:
пр. Обводный Канал, 10
тел: (8182) 64-26-26
E-mail: moto@barscompany.ru

Приглашаем региональных дилеров

ПРОЩАЛЬНЫЙ «РАСКОЛБАС»

БАЙКЕРЫ МОСКВЫ ЗАКРЫЛИ СЕЗОН

В жизни всероссийской мототусовки два всеобщих события — начало и конец сезона. И вот октябрь, «закрылись»...

Дабы грусть по дорогам, которые не успели проехать, не засосала, мотоциклисты Москвы зарядились энергией. Как обычно на протяжении уже многих лет, на Смотровой площадке Воробьевых гор собрались толпы двухколесного народа. Площадка для таких съездов невелика, и мотоциклы ставили в 3–4 ряда, тесно, а троллейбусам все равно приходилось брать далеко влево, чтобы объехать байки: отцепляли «рога» и скатывались под горку. А ровно в 17 часов (чудо как пунктуально!) все выстроились перед главным зданием МГУ в огромную колонну

из не менее чем 700 мотоциклов и двинулись в традиционный прохват по Садовому кольцу

От лица всех участников парада наше байкерское спасибо инспекторам мотобатальона столичного ГИБДД! Чтобы не возникло препятствий для проезда по городу, они перекрыли выезд автомобилей с примыкающих улиц, пресекали все попытки наглых автомобилистов вклинить в стальную «змею».

Кульминация праздника — вечером: арендованный кинотеатр ходил ходуном от «расколбаса». Обилие конкурсов и потрясающий концерт группы «Мамульки Бенд» сделали атмосферу по-настоящему тусовочной, теплой и праздничной. Полученного здесь заряда жизненной энергии всем хватит, чтобы зима не казалась такой долгой и нудной. Ведь за ней последует не менее зажигательное «открытие»! ■

МЫ ЛЮБИМ СВОИХ «СТАРУШЕК»

КЛУБ JAWAOLD

История клуба началась банально. Не сколько лет назад Денис Тучин купил у соседа «Яву-350». Вернее, то, что от нее осталось. Поставил на колеса, прокачал... И заболел самой удивительной из всех мотоболезней — явоманией.

Ден начал искать друзей «по интересу». Поиск во «всемирной паутине» ничего не дал — не было сайтов по «Явам», а уж тем более — по «старушкам». И Ден открыл самый первый сайт — без надежд на существование. И загнулся бы сайт бесславно, но поклонников удивительного мотоцикла нашлось много, они обрели свое место в сети, делились полезной информацией

Сайт быстро превратился из серенького «хомяка» в замечательно оформленную страницу www.jawaold.ru — единственный сетевой ресурс в рунете, посвященный культовой чешской технике. Члены клуба «выложили» основные книги по «старушкам», рассказывали о собственном опыте ремонта и модернизации старинной чешской техники... День ото дня полнились ряды как постоянных членов клуба, так и случайных посетителей. «Заходили» и владельцы более поздних моделей «Яв». В клуб вступили люди, заслуживающие особого внимания. Например, Александр По-

пов (aka San) и Алексей Завьялов (aka Petrovich). В 2000 году они совершили путешествие из Киева в Лиссабон и обратно на двух «Явах-250»! Без единой поломки!.. Первая клубная встреча прошла без техники, на второй я рискнул — приехал



на «Яве». А последний раз прикатили аж пять мотоциклов — немало для раритетной техники

JawaOld — нестандартный мотоклуб. У нас нет иерархии, каждый делает для общего дела все, что в силах. Рады новичкам — гордимся, что техника, о которой мечтали наши отцы и деды, вызыва-



ет восхищение и интерес у современников.

На «старушек» все всегда реагируют одинаково доброжелательно: смотрят с улыбкой, как на

старого-доброго знакомого. Еще бы: по шарму их ни с чем не сравнить!

К сожалению, мы не можем кататься вместе каждый день. Но есть у нас общая мечта: прохватить вместе в Крым, с палатками, как это любили, бывало, наши предки. ■

Антон ВОРОНЦОВ (Czech). Фото автора

ОТЗОВИСЬ, АФОНЯ!

Обычно в «Мото» мы не публикуем письма личного характера. Но из каждого правила есть исключение. Сами судите, могли ли бросить в корзину это: «Меня зовут Настя. Прошлым летом

впервые поехала на байк-слет в Малоярославец, там познакомилась с Афоней (Димой), владельцем черного «спорта» Yamaha. Весь день не отходили друг от друга. Когда расставались, я дала ему домашний адрес. Соседи сказали, что Афоня несколько раз приезжал с букета-

ми алых роз, но я была на работе. Теперь не приезжает, а как его найти, не знаю. Ему 27 лет, он из Курска». ■

Если кто-то знает, как отыскать Дмитрия, звоните подруге автора письма — Татьяне (она всегда у телефона): (095) 299-31-89, 209-40-47.

НА ВОЛГЕ ПОШОУМЕЛИ

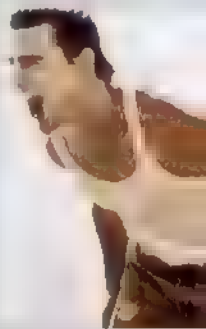


→ ИЗ ЖИЗНИ ЗВЕЗД



ПУТЬ К СЕРДЦУ ТОМА КРУЗА

А вот знающие люди убедят, что истина неверна: путь к сердцу мужчины лежит не только через его желудок. Известный актер, красавчик Том Круз заявил, что ищет невесту-байкершу. Да не простую, а любительницу и ценительницу Harley. По словам актера, его очередная супруга должна стать настоящей спутницей жизни и в буквальном смысле готовой ехать с любимым на край света: «Только такую женщину я буду боготворить». Надо думать, бывшие подруги — Николь Кидман и Пенелопа Крус, не знали этот путь к сердцу благоверного. ❖



ОБАЯТЕЛЬНЫЙ ДРАЧУН СЕЛ ЗА РОГАТЫЙ РУЛЬ

Звезда Голливуда, популярный актер Джеки Чан согласился стать «лицом» индийской фирмы Bajaj при проведении рекламной кампании ее нового мотоцикла Discover. По словам главы фирмы, Чан — один из лучших и любимейших актеров, поэтому именно ему предложили сделать мотоцикл знаменитым. ❖



Традиционное байк-пати волгоградских байкеров организовал мотоклуб Bike House 266. Начали с неспешного проезда колонны через город к загородному автодрому. Кульминацией праздника стала «тонка на выживание» двух самых байкерских автомобилей — «Москвич» и «Запорожца». Закончилась, к удовольствию болельщиков, разбитыми в хлам кузовами. На сцене «зажигали» волгоградские рок-группы. Не дождавись стриптизерш, верные спутницы байкеров их заменили. Получилось не хуже, чем у профессионалок.

Стоял громкий тарарам, но любимый город спал спокойно, ибо блюли порядок и сверхмеры развеселившихся



гостей «уговорили» не покидать место проведения пати. ❖

Константин ЛИТВИН, Волгоград. Фото автора

«АНГЕЛЫ АДА» ВСЕ ЖЕ АНГЕЛЫ

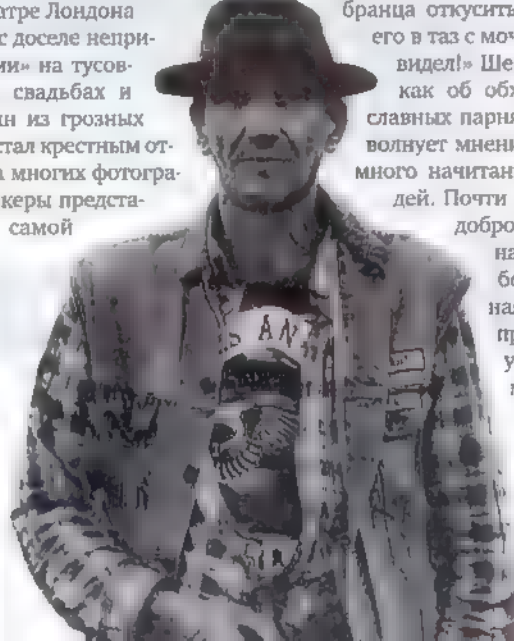
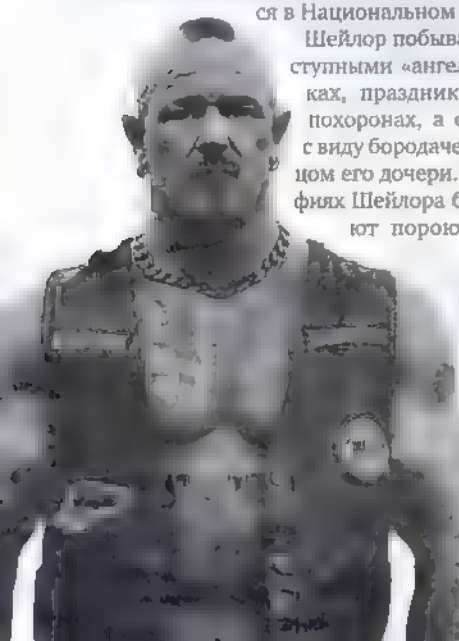
Фото из книги Эндрю Шейлора
Hells Angels Motorcycle Club.

Окутанный мифами и легендами, самый скандальный в мире американский мотоклуб Hells Angels («Ангелы ада») на четыре года допустил в свою жизнь фотографа Эндрю Шейлора. Созданные им работы вошли в книгу с незамысловатым названием Hells Angels Motorcycle Club, часть из них экспонирует-

ся в Национальном театре Лондона. Шейлор побывал с доселе неприступными «ангелами» на тусовках, праздниках, свадьбах и похоронах, а один из грозных с виду бородачей стал крестным отцом его дочери. На многих фотографиях Шейлора байкеры предстают порою с самой

неожиданной стороны. В интервью газете MCN Эндрю признался, что до встречи с «ангелами» он считал их опасными, агрессивными, грязными лентяями, людьми с нечеловеческой моралью: «Поговаривали, что во время церемонии посвящения в члены клуба «ангелы» заставляют ново-бранца откусить голову у курицы, окунают его в таз с мочой... Ничего подобного я не видел!» Шейлор говорит об «ангелах» как об обходительных, щедрых и славных парнях. Что с того, что их не волнует мнение общества? Среди них много начитанных, образованных людей. Почти все каждый день

добросовестно ходят на работу. В клубе царит истинная демократия: при обсуждении учитывается мнение каждого. «А дерутся они не чаще, чем всегда в барах». ❖



«ФЕРЗЬ» УМЕЕТ ЗАРАБАТЫВАТЬ

Когда запыляло огромное кольцо над трамплином и сквозь огонь один за другим стали прыгать мотоциклисты, толпа зрителей сначала онемела, а потом все зааплодировала. Трюк исполняли подростки!.. В Южном округе столицы отмечали День пожилого человека, местные власти позвали здесь выступить опекаемый администрацией вот уже 12 лет подростковый мотоциклетный клуб «Ферзь».

Начать тренироваться в клубной секции мотокросса может каждый, среди новичков есть даже третьеклассники. Денег за обучение здесь не берут – клуб существует за счет самоокупаемости.

Зарабатывают в том числе и тем, что снимаются в фильмах и видеоклипах, скажем, в показанном не так давно сериале на канале СТС «Операция «Цвет нации»». Клубные кроссмены научились проводить музыкальные мото-шоу-программы, на полные пиротехническими эффектами и каскадерскими трюками.

В «Ферзе» нашли и другой способ добывания средств на нормальное существование. Учащиеся расположенного по соседству профтехучилища проходят в автосервисе обучение и в ходе практики под присмотром опытных мастеров и

вместе со спортсменами «Ферзя» ремонтируют «жестянку» и моторы мотоциклов заказчиков. Вот и «живые» деньги на покупку гоночных мотоциклов.

Конечно, средств на технику нужно больше, чем могут заработать ребята, нужна и экипировка. До последнего времени не было и настоящей трассы. И тут помогли местные власти.

Управа округа помогла сократить расходы – предоставила клубу помещение, спортивную форму, до конца этого года обещает выделить землю под постоянную трассу. Об этом рассказал корреспонденту «Мото» Олег Малинин, глава администрации микрорайона Ца



рицыно. Он тоже приехал на недавнее шоу в День пожилого человека вместе с семейством и почти все представление держал на плечах маленькую дочку, с восторгом смотрящую на происходящее. ■



YAMAHA

Мы Открылись!

**Всем
покупателям
техники подарки
и бесплатное
первое ТО**



вездеходы



мотоциклы



генераторы



снегоходы



двигатели

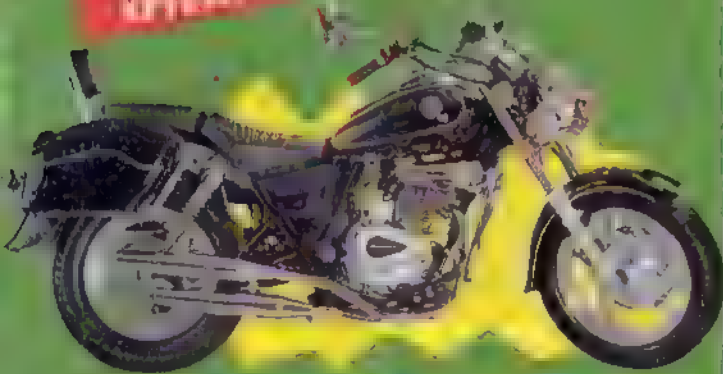
Актив Моторс - официальный дистрибьютор YAMAHA Motor Corporation в России
Москва, 47км МКАД тел: 721-3315 факс: 721-3317 www.active-motors.ru



КОНКУРС ЧИТАТЕЛЕЙ:

БАЛТИН-ШОУ

ПОВЕДИТЕ
ПОЛИЦИ
КРУИЗЕР



Мотоцикл BM 150, круизер, предоставлен компанией «Балтмоторс», Калининград

На Рождество мы назовем имя счастливиц, который откроет сезон на этом красавце-круизере. Жюри предстоит сложная работа: достойных претендентов много, а приз один. Но еще есть время побороться – в нашем распоряжении месяц-полтора

Условия участия в конкурсе просты. Одним из персонажей нашей банки должен быть мотоцикл (или его «родственник»). Объем текста – покороче, хотелось бы прочитать – и улыбнуться. За все опубликованные банки – гонорар (но если укажете свои реквизиты, их перечень на стр. 4).

■ ПОЯС ВЕРНОСТИ

С покатушек мы с отцом вернулись за полночь. Мой мотоцикл «живет» в просторной (не в пример моей) квартире родителей. Быстренько поставил свой эндуро и помчался домой: в последнее время жена наезжала: «Все где-то мотается... А я?» Так поторопился, что даже не переоделся, только мотоботы сменил на кроссовки

Свет в окне не горел – жена уже спала... «Опять пилить будет с утра»... Тихо открыл дверь, прокрался на кухню, стал раздеваться. Растегнул куртку и... Вот тебе на! Вокруг пояса противоугонный трос, замок-фиксатор застегнут, а ключ от него на одном кольце с ключом зажигания остался в мотоцикле – в квартире родителей

«Утро вечера мудренее», – решил я и, поправив на себе, чтобы не давил, холодный металлический пояс, нырнул под одеяло. – «Проснусь – заскачу к родителям».

Проснулся под ехидным взглядом жены: «Ты что, напялил пояс верности?» Позвонил предкам. Услышав в трубке длинные гудки, вспомнил: так ведь они собирались на дачу! Предупредили, что если с погодой не повезет, то к вечеру вернутся.

Отличная погода стояла несколько дней.

Антон САМАРИН, Москва

■ ВОТ И ПОЗНАКОМИЛИСЬ

Зимним вечером возвращался я из гостей на спортивном «Иже». В свете фар – бревно поперек дороги. Газанул, поднял переднее колесо – переехал. Чувствую, бревно-то мягкое. Вернулся посмотреть... О, ужас! – лежит мужик. И не подает признаков жизни. Ну, думаю, «приехал». Начал пилепать его по щекам... Вдруг мужик развил рот, обдал меня перегаром и произнес: «Павел Николаевич» – и протянул руку. А потом деловито так: «На-ли-вай!».

■ ИНСТРУМЕНТ ДОРОЖЕ

Эту историю мне рассказал автоинспектор. Помню ее практически дословно

«Дежурил я на посту ДПС. В тот день дорога была сильно загружена, я добросовестно выполнял профессиональные обязанности по проверке документов водителей и грузов различных автомашин. Мимо на небольшой скорости проследовала инвалидная мотоколяска, на заднем капоте сидела гражданка преклонных лет. Она была привязана толстым ремнем. Я подивился наглости водителя, ведь в его действиях явно присутствовало нарушение ПДД РФ, которое могло повлечь за собой тяжкие последствия. Принял решение о задержании транспортного средства. За рулем мотоколяски сидел дед. Остановил, спрашиваю, как можно так ехать – неужели в салоне не хватает места для, как выяснилось, его супруги. Старик объяснил, что салон занят, здесь у него лежат грибы, гаечные ключи в ящике, запчасти. Я предложил гражданину привязать ящик на капот вместо бабули, но дед ответил: «А вдруг я его потеряю? Он у меня еще со второй мировой войны остался!» Тогда я спросил, а не боится ли он потерять бабулю? На это гражданин ответил: «Ящик у меня только один, а бабуля уже третья»

Вадим ТРОСТАНСКИЙ, г. Малоярославец

■ «ПОШТО ОГЛОБЕЛЬКУ СЛОМАЛА!»

Еще студенткой МАМИ я сконструировала аэросани из старого дедовского М-72 1952 года выпуска. На работу ушли лето и осень. Установку глушителей оставила на потом – уж очень не терпелось прокатиться. Накануне Нового года и выехала.

Двинулась затемно. Две мощные фары рассекали ночной мрак. Мчалась как метеор. Воздух, разогнанный пропеллером, поднимал снежные вихри. При повороте у церквушки ревом мотора до смерти напугала лошадедку, трусившую встречным курсом. Она вскинулась на дыбы и, крутанувшись на месте, вскачь понеслась в обратную сторону, волоча опрокинутые сани, а из них вывалилась груда ящиков вместе с извозчиком. Он поднялся, потрясал кулаками и что-то кричал вслед...

Километров через десять выехала в пойму реки. Это был полный экстаз! Я «утопила» газ до упора, с замиранием сердца ощущала заносы в поворотах. И вдруг увидела «несущийся навстречу» низкий мост. И только тогда вспомнила: а ведь тормозов у меня вообще нет – я их забыла смонтировать! Но успела

выключить зажигание и до упора рванула руль вправо. Аэросани опрокинулись набок перед самым мостом и, пропахав снег, с треском ударили по настилу пропеллерной стойкой... Пропеллер «накрылся». На лыжах версты три бежала до ближайшей деревни, нашла дом колхозного конюха. Постучала – открыл молодой парень.

– Выручите, ради бога, надо от реки притащить аэросани – авария у меня...

– А, так это ты здесь недавно просвистела и в снегу меня искупала?

– Это были вы? Ради бога, извините... Готова компенсировать моральный ущерб, но сейчас лошадедку бы мне...

– Ишь ты, «лошадедку»! Заплатишь и за сломанную оглоблю!

– Да за все заплачу!

– Ну что ж, надо выручать! До Нового года должны успеть.

Искаленную технику лошади притащила аккуратно за два часа до полуночи. Новый год встречали вместе.

Что было потом? Мы неразлучны уже пятый год, и у нас подрастает сынишка – будущий аэросанист.

Екатерина НЕДОРЕЗОВА,
г. Электрогорск, Моск. обл.

Дмитрий ХОРУЖИК, мотогонщик

ПОДДАННЫЕ «КОЛЬЦА»

На Смотровой площадке на Воробьевых горах я не был никогда, думаю, и не сложится. Не для того я содрал заводской пластик с новенькой R6 на следующий день после покупки (то был день, когда мне стукнуло 37). Сожаления от потери светотехники и пассажирского места не испытывал ни тогда, ни тем более сейчас – во второй год участия в российском кольцевом чемпионате.

БОЛЬШАЯ ДЕТСКАЯ ГОНОЧНАЯ МЕЧТА

Во всем случившемся со мной виновата эта мечта. Она родилась давно, в детстве много болела, в юности плохо питалась, к 30 моим годам превратилась в призрак и, наверное, тихо померла бы, если бы однажды не встретила чудного паренька по имени Финансовый Успех. Свадьба впопыхах, немногочисленные гости, дежурные тосты, скорый, но желанный ребенок. Моя девочка – Ямаха – родилась совершенной, тем она и непостижима. Обрела зрелые формы и понеслась навстречу реальности, а значит, своей гибели, повторяя судьбу всего, рожденного человеком.

ЛБОМ В СТЕНУ РЕАЛЬНОСТИ

Любительский класс B600. Вторая тренировка в сезоне 2003 года. Новый мотоцикл, прекрасный асфальт трассы, первое ощущение того, что все получается, попытка уйти от столкновения, перетормаживание, полет через переднее колесо... Боль и удивление от того, что все произошло так скоро. Больница, операция. Гоночный сезон закрыт, толком не начавшись. Впервые в жизни плачу – над треснувшей рамой «Ямахи», самого дорогого существа. Позже придет осознание: в мотоспорте каждое событие имеет смысл.

ДАВЯТ...

Одно из моих прозрений было особенным. Оказалось, способность сверхбыстро передвигаться на некоем механизме по кругу и прийти к начальной точке на мгновение быстрее другого человека на аналогичном механизме – все это для большинства обывателей абсурдно, опасно, в ряде случаев антиобщественно и чудовищно смешно. Гонщику, обремененному семьей, сослуживцами, друзьями, предстоит столкнуться в лучшем случае с равнодушием и непониманием, в худшем –

с жутким давлением со стороны значимых для тебя людей. Давление возрастает пропорционально времени, проведенному тобою на больничной койке. Им невдомек, что тебе значительно проще выздоравливать, ощущая себя «солдатом мотоспорта» и супергероем, чем упрямым недоумком. Но они такого шанса не дадут – будут искренне бороться за тебя, отстаивая свое понимание нормы. Их аргументы убийственны: они – за «безопасный секс». И ты дрейфуешь от эйфорического самощущения «я – супергерой» в сторону «супер ...удак». И не объяснить, что процесс проходит очень болезненно.

СПОНСОРЫ

Утопия – пытаться реализовать Большую Мечту за счет других, кто твоей мечтой не обременен. Последний финансовый спонсор гонщиков, выступавших в классе «B», был растерзан на финансовых баррикадах 1998 года. Заблуждение и то, что наличие некоторого, даже вполне солидного бюджета решит все проблемы: иногда запчасть, понадобившуюся за день до старта по причине падения, не найти в радиусе 2000 км ни за какие деньги, а знакомый токарь оказался «не в себе» после вчерашнего. Консолидированный бюджет гонщика состоит из денег гонщика, его времени, здоровья, далее – денег, времени и нервов семьи или фирмы гонщика, его друзей и подруг, соседей, даже собаки вместе с ее рационом. Так что всех своих спонсоров ты знаешь в лицо и в морду.

АЛХИМИЯ

Чтобы доезжать до финиша, понятно, нужно уметь ездить. Но интерес представляют и иные составляющие, не имеющие столь же простого толкования.

Много говорят о состоянии запредельного напряжения, «шаге за грань», адреналине и еще черт знает о чем. И правильно гово-

рят. Но это всего не объясняет. У каждого гонщика коктейль эмоций индивидуален и может стать и лекарством, и ядом – все зависит от ингредиентов и доз.

Попытка с позиции рационального осмыслить суть эволюции гонщика сводится к сравнению мозга с компьютером и осознанию тактовой частоты «процессора». Эмоциональная смесь неважного качества, плохое самочувствие, пресловутый адреналин ведут к «перегреву» и «сбою в работе системы». Задача гонщика – создать для «процессора» идеальные условия. Идеальный гонщик подобен не знающему предрассудков ребенку, потешающемуся игрушкой, вращающейся со скоростью «250». Достижение состояния «свободен от страхов» чрезвычайно сложная задача, лежащая в плоскости психологии личности и химии мозга. К ее решению гонщик может идти всю жизнь.

О ГОРБЕ

«Время круга» во многом зависит от веса гонщика. Вопреки распространенному мнению, его вес измеряется не килограммами. Мера веса – количество прожитых лет, число успехов и неудач, опыт пережитых обстоятельств, обязательств перед самим собой за свою карьеру и жизненные планы. Все перечисленное уложено в ранец за твоими плечами, который непосвященные называют «аэродинамический горб».

Мой весит прилично. Попробуйте с таким обогнать молодого амбициозного гонщика, которому и терять-то нечего – и придете к выводу о необходимости изматывающих тренировок и поиску рецепта твоего индивидуального коктейля эмоций.

ПО-ЧЕСТНОМУ

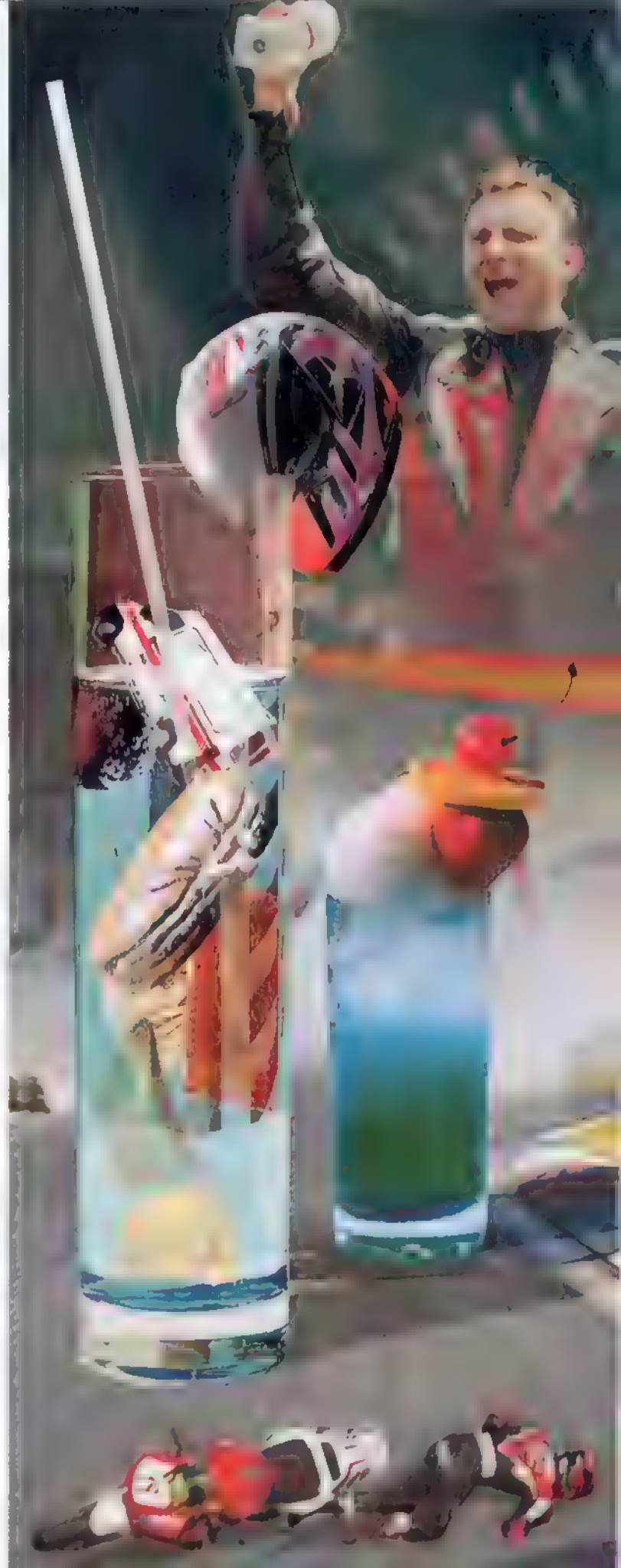
Возвращаться в обычный мир сложно. Мир реального многомерен и сложен. Мир гонок прост: в нем нет места компромиссу. Человеческое существование в пространстве полуправд, намеков, нюансов и полутонов размывает характер, стирает грани между вымыслом и правдой. Гоночная реальность проще, она проверяет тебя на способность концентрировать все физические и душевные силы, помогает отбросить наносное, «запускает» источники энергии, не востребованные в обычной жизни, и в итоге опрокидывает твоё представление о самом себе.

Возвращение в реальность дается мне все с большим трудом, все чаще ощущаю себя человеком, не желающим возвращаться.

ПРОБА «999»

Смею предположить, в немногих видах спорта расплата за ошибку наступает столь же быстро, как в «кольце». Не буду повторять правду об опасности российских трасс, по которым мы гоняем, – в прессе это стало общим местом. Большинство начинающих гонщиков уходит после первого же серьезного падения. Другие, столкнувшись с тренировочно-ремонтной рутинной, покидают чемпионат чуть позднее... Слабость характера здесь ни при чем – наступает осознание цены, которую приходится платить за возможность гоняться. Те, кто платит готов, продолжают. Как правило, без особого успеха. Побеждают лишь те, кто этого хочет страстно, а страстью умеет управлять, и готов отдать за победу все, включая собственное здоровье, карьеру и отношения с близкими.

Таких немного, и они узнаваемы. За много часов до гонки они замыкаются в себе, а после нее, проиграв сопернику «пять сотых», беззвучно плачут и бессонными ночами переживают поражения. Некоторые, добившись результата в российском чемпионате, пробуют себя в чемпионатах Германии, Чехии. Это энтузиасты-одиночки реализуют большую мечту без спонсоров, исключительно за свой счет. Их





страсть, непреклонность и одержимость – материал высочайшей пробы, достойный того, чтобы снять перед ними свой ARAI

Многие, из обеспеченных, покорив «вершины» аква- или сноубайка, пробуют себя в «кольце», ожидая, что очередное экстремальное хобби удовлетворит амбиции успешности. Не добившись быстрого результата, уходят. Причина их неупеха не только в том, что невозможно быть «беременным на половину», но и в том, что результат зачастую не зависит от количества тренировок, вложенных денег и «заряженности» твоего мотоцикла, а зависит от вещей, о которых открыто говорить не принято – они из области сокровенного

ВАШЕ БЛАГОРОДИЕ...

Любое движение по кольцуечно и бесконечно в принципе, но в жизни зависит от достаточности запасов энергии. Мистика – в сути кольца: в нем нет ни начала, ни конца, оно притя-

гательно подобно тому, как притягательна безграничностью Вселенная, и так же необъяснимо как вечность. Мы не в состоянии осмыслить, но обязаны считаться с тем, что связь событий гоночной и реальной жизни неумолима. В этом отношении кольцо и «кольцо» – суть одно и то же

Если вы обидели кого-то зря, «кольцо» закроет эту страницу – слишком оно приближено к небесам. То же скажу о гоночной гордыне, в просторечии именуемой «понты», или по-другому – мстительном злопамятстве. На моих глазах такие страницы «кольцо» закрывало каретой скорой помощи на счет «раз-два».

Выходите на гонку с «чистым шлейфом» за спиной и спокойной совестью. Смее уверить, перед гонкой молятся многие, но каждый по-своему. Всем тревожно, у каждого свой «коктейль». По вкусу ли он Госпоже Удаче, разделит ли его с вами?



ЧУЖИЕ КОСТИ

...Многообещающий сезон 2004. Неплохое начало, первый подиум, иду на третьем месте в чемпионате. Очередной гоночный этап, злосчастное «Мячково». Я знал, в какой спорт пришел, и был готов услышать хруст собственных костей. Но звук чужих, сломанных по моей вине, оказался сколь неожиданным, столь и ошеломившим. Банальное столкновение на позднем торможении взорвало душу, «разборки» и дисквалификация вовсе довели. Понимание того, что гоночный сезон на этом завершен, еще не пришло – слишком долго готовился, слишком много сил вложил в подготовку, и мысль о «завершении карьеры» в середине лета казалась абсурдной

сказанные ниже, обойдут стороной тех, для кого спортбайк – инструмент для повышения тусовочного статуса или покорения дамских сердечек... Впрочем, это чертовски красивая штука! Счастье обладания им дано далеко не каждому, так что не смею вас судить, уличные братья.

Обращаюсь к тридцати- и сорокалетним, заболевшим большой гоночной мечтой в детстве или юности. Вспомните о ней, согрейте ладонями, не бросайте. Иначе когда-нибудь запоздало поймете, что вместе с нею вас покинул искренний и озорной паренек из прошлого, ошалевший от запаха бензина, жженной резины и счастья прикосновения к истинному. ❧

Фото Наталии ЛЮБИМОВОЙ, рисунки Сергея ЧИРКОВА



Но, по всей видимости, где-то «там» уже все было решено. Череда падений, последнее вылилось в перелом. Пал везде – в гонке, на тренировках, квалификациях, но причины только половины из них поддавались рациональному объяснению – с точки зрения ошибок пилотирования. «Коктейль» разложился на составляющие, в осадке – растерянность... Будет над чем подумать – зимы у нас долгие.

ПУТЬ С ТРИБУНЫ – ВОСХОЖДЕНИЕ

Те, кто в итоге пьет шампанское, – счастливы безгранично и по-настоящему. Но я о тех, кто болел за них до беспамятства, сорвав голос шесть раз в году, – эти счастливы вдвойне. У них еще остались силы на радость, и дай им Бог! Пришедшие на трибуны сходят с нее дружными – познавшими мощь «кольца»... Один почитаемый мною человек, категорически отрицавший перспективность моих занятий мотоспортом, сказал. «Теперь я понял: это точно не попса. Но еще и не Моцарт! Скорее, приличный рок-н-ролл».

НЕИНТЕРЕСНОЕ БУДУЩЕЕ

Не знаю, как дальше сложится. Будущее знать неинтересно – интересно идти. Когда-нибудь я покину «кольцо». Мои дети вырастут и пойдут своей дорогой. Двери откроет старость, и плохо сросшиеся кости будут напоминать о себе непрестанной ноющей болью. Когда ранец за плечами станет тяжелее свинца и потянет к земле, я не пожалею о том, что выигрывал, ломал и пережил.

НЕ ГОНИ ПАРЕНЬКА

Вещи должны использоваться по прямому назначению. Место спортивного мотоцикла – на кольцевой трассе. И пусть слова,



ГАСИТЬ И НЕ КОЛЕБАТЬСЯ

КАКИЕ АМОРТИЗАТОРЫ ВЫБРАТЬ ДЛЯ «УРАЛА»

Прокатился я как-то в один и тот же день на двух разных «Уралах-Соло». Первый бу квалено плыл по дороге, аки Конек-Горбун по небу, другой же подсакивал на каждой ямке, подобно охромевающему мери ну. Владелец рассказал, что все дело в амортизаторах задней подвески: у того, что на каждой ямке лупцевал меня под зад, стояли родные «ураловские», а у того, что ехал мягко, — китайские.

Да, именно Китай уже несколько лет по ставляет нам продукцию, которая поль зуется спросом у «оппозитчиков». По их от зывам, китайские амортики работают луч ше (подвеска становится мягче, лучше га сит удары) и не требуют ухода довольно долгое время. Важный момент: китайские изделия неразборные, так что в случае по ломки отремонтировать их практически невозможно.

Как тут не захотеть разобраться, какие амортизаторы лучше покупать мотоциклисту — ремонтпригодные, но «дубовые» или неразборные, но мягкие.

Побегав по магазинам, приобрели не только ирбитский (образец № 1) и «дне провский» (№ 2), но еще и китайский (№ 3).

Работает — как выглядит: резко поменяв характеристику отбоя во время испытаний, он напросился на диагноз: «инвалид». Пружина тоже никуда — просела почти на полтора сантиметра, вся искривилась и стала задевать за корпус амортизатора.

амортизаторы. Наткнулись и еще на один (№ 4): это чудо-юдо — скорее всего, гибрид трех предыдущих образцов. Но он странно выглядит: отвратительное качество сварных швов, отсутствует пылезащитный кожух... И гадать нечего: № 4 — «левак». Но для чистоты эксперимента мы «погоняем» его вместе с другими амортизаторами на стенде.

Еще до лабораторных испытаний сверили габаритные и установочные размеры с заводскими чертежами — и «китаец» сразу выбыл из общей массы: его длина превысила норму на 25 мм. Ну и что из того! Это разве что немного увеличит дорожный просвет и задерет зад мотоцикла. Повыше

«Днепропровский» амортизатор «дубовый»: в сравнении со всеми испытываемыми, в нем самая жесткая пружина и самый тугой ход отбоя. Отсутствует сопротивление на ходе сжатия. Единственная сфера применения — мотоциклы с коляской. Если такой амортизатор установить на «одиночку», придется привязать к задней части мотоцикла мешок с балластом килограмм на 50. Иначе «пинки под зад» на каждой ямке вам обеспечены.

ние центра тяжести на управляемость окажет скорее пагубное влияние, но часто ли «Уралы» круто закладывают в поворот до чиркания об асфальт клапанными крышками... Гораздо хуже то, что при такой замене угол отклонения карданного вала увеличится, что повлечет ускоренный износ шарниров. Не понравилось и то, что диаметр отверстия в верхней втулке сайлент-блока составил 12 мм против 10 положенных. Конечно, не акти как сложно перепрессовать сайлент-блок, но тем не менее... Остальные три амортизатора полностью соответс твуют габаритным требованиям завода.

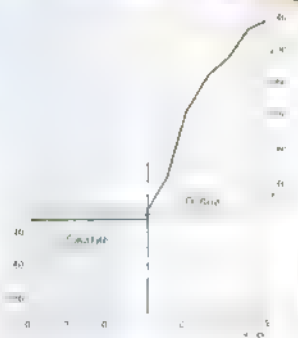
Вооружившись заводской документацией, отправились в лабораторию управ ляемости и плавности хода уважаемого Мос ковского научного автомобильного и авто моторного института.

Испытания амортизаторов проводили следующим образом. Испытательный стенд полностью имитировал работу подвески с разными скоростями «гонял» шток туда-обратно, постоянно измеряя усилие сжатия и отбоя. По требованиям завода производителя, усилие отбоя должно быть в 4–5 раз больше усилия сжатия. Мы учли

Китайский амортизатор самый нарядный: хромированные пыльник и пружина, качественно окрашен корпус. Внешнему виду соответствует и содержимое: характеристики гидравлики «мягкие», без резких скачков и провалов, неплохо уживаются с мягкой пружиной. Для «одиночки» этот вариант — оптимальный.

Нагруженные сельской поклажей «колясочники» пружине «украинке» — ничто. Она в полной мере проявит «жесткость» своего характера.

Самая мягкая пружина и самые низкие усилия сжатия и отбоя делают общую характеристику задней подвески более расположенной к поглощению колебаний, нежели к передаче их на «крятую точку» водителя и пассажира.





4

Явный «левак» по виду и по сути и не амортизатор вовсе, а направляющее устройство для паршивой пружины (остаточные деформации составили более 20 мм).

то обстоятельство, что на усилие отбоя в большей степени влияет жесткость пружины, нежели усилие сжатия.

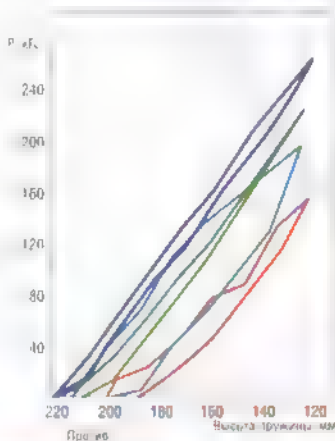
На основании показаний, полученных с приборов стенда, сделали такие выводы. Работоспособны один лишь «китаец» образец № 3. «Днепровский» № 2 занял второе место в рейтинге работоспособности — он уступил «победителю», так как продемонстрировал отсутствие сопротивления на ходе сжатия, № 1 поначалу выдавал стабильные характеристики и сжатия, и отбоя, однако после десятка другого качков сопротивление на ходе отбоя снизилось в три раза (!), что свидетельствует о поломке клапана «Чемпион» со знаком «минус» стал № 4: во время испытаний из него полностью вытекла рабочая жидкость.

Из гистограмм построенных по результатам стендовых испытаний, видно, что оптимальным набором характеристик обладают «китаец» (мягкая пружина и мягкие характеристики сжатия и отбоя), а также № 2 («дубовая» пружина и ломовая характеристика отбоя вполне уживаются, но с одной оговоркой: отсутствует сопротивление на ходе сжатия).

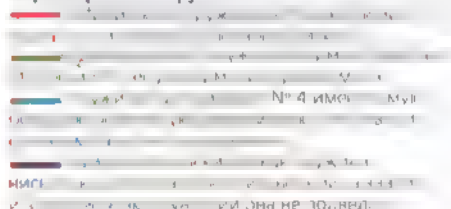
Теперь о пружинах. Специалисты единогласно пришли к заключению, что в амортизаторах № 1 и № 4 они изготовлены не из пружинной стали, а из сырой проволоки после испытаний «сели» на 12 и 14 мм соот-

ветственно. Еще огрехи: смещение центра верхнего витка относительно нижнего составило более 6 мм, соосность остальных витков нарушена. Это недопустимо! Пружина «китаец» оказалась немного мягче, чем у «днепровского» изделия, не очень жесткая характеристика гидравлики сжатия вкупе с мягкой пружиной извлекать подвеску мотоцикла от врожденной «дубовости». У обоих этих образцов пружины изготовлены по всем правилам, из действительно пружинной стали.

Итак, экспертиза показала работоспособным оказался только один амортизатор — № 3. У амортизатора № 2 отсутствует сопротивление на ходе сжатия, № 4 неработоспособен: из цилиндра полностью вытекает рабочая жидкость. № 1 во время испытаний резко поменял характеристику на ходе отбоя. Пружины работоспособны у № 2 и 3, другие никуда не годятся из-за больших остаточных деформаций и потери соосности витков. ❧



Характеристика пружин.



Специализированный магазин мотоциклов и мототехники

ИП

Одежда для Новых профессий ЛОВ

O'NEAL

INZONIC

Smooth INDUSTRIES

SIX SIX ONE

Частые скидки, подарки, акции

Москва, Можайское шоссе, д. 3
 «Мототехника» центр «Окей» 307
 тел.: 33-8806
 www.wyp-motor.ru

БЛИЗКО АСФАЛЬТУ

СНЕГОХОДЫ ЭКИПИРОВКА СЕРВИС

Снегоходы:
ALPINA SHERPA, ARCTIC CAT, SNOW HAWK

Мототехника:
Suzuki, KTM, Zongshen, Hyosung и другие

Экипировка
 Продажа товаров в кредит
 Гарантийное и сервисное обслуживание
 Организация и проведение мотопутешествий
 Обучение вождению
 Система клубности
 Заказ запчастей
 Прием техники на комиссию

Москва, Можайское шоссе, 1.5 км от МКАД
тел.: (095) 596-8100 www.bikeland.ru

НЕ НА СВАЛКУ — НА СВАРКУ



РЕМОНТ ПЛАСТИКА ПРОФЕССИОНАЛЬНО

Мотоциклы иногда падают. Вот, представьте, лежит он на боку, вокруг рассыпаны обломки облицовки...

Ваши действия?

Обычно байкер отправляется в магазин запчастей, узнает цену нового пластика, срок доставки — и в ужасе отправляется к продавцам б/у. Некоторым везет, и «хождение по мукам» на этом заканчивается. Но чаще, обойдя магазины и «разборки» (узнав цены и тарифы, байкер решаете склеить обломки самостоятельно (если, конечно, догадался их собрать на месте аварии). Увы, в большинстве случаев из этих попыток поручодеватьничать ничего толкового не выходит. Ведь то, что продается в ближайшем автомагазине с рекламой «Клеит все!», как правило, хорошо склеивает только испачканные этим составом пальцы. «Профессиональные» клеи требуют профессионального же к себе отношения, да и недешевы они. Когда очередная липкая масса продемонстрировала свою

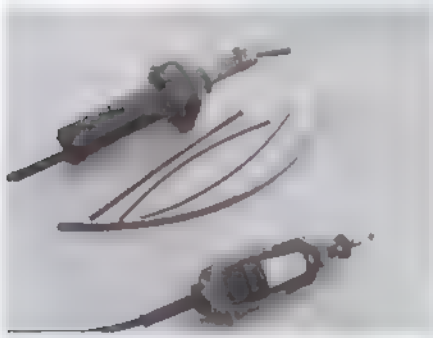
несостоятельность, и облицовка опять развалилась, байкер впадает в отчаяние. Остатки пластика выбрасывает, и мотоцикл превращается в Naked — обнаженный.

Жалко? Еще как! А ведь пластик можно было спасти. Как правило, облицовка изготовлена из термопластичной пластмассы. Это означает, что ее можно расплавить, а когда она застынет, к ней вернутся все ее прочностные свойства. Причем, расплавлять можно многократно.

Облицовки мотоцикла изготавливают из разных типов пластмассы, припой должен быть из того же материала. Чаще всего встречаются PP (полипропилен), ABS и PA (полиамид). На Yamaha R1, R6, Honda Fireblade, например, «морды» из ABS, а боковинки и нижняя часть, подверженные сильному нагреву, — из PA. Из PP

не изготавливают ответственные и подвергающиеся высоким температурам детали. Из твердого и термоустойчивого PA еще делают бачки радиаторов системы охлаждения и различные подкладки, например, под башмак цепи.

Определить тип материала, который предстоит сварить, важно не только для правильного выбора припоя. Температуры плавления разных пластмасс — разные, предельные температуры, до которых их можно нагревать — тоже (см. таблицу). При перегреве они начинают кипеть или разлагаться, и сварочный шов получается пористым, с вкраплением продуктов разложения. О прочности такого шва можно и не мечтать. Если наоборот недогреть — материал не сварится, а как бы склеится — прочность шва опять-таки будет «не та».



Аппарат для сварки пластика — тот же фен (на фото он сверху), рассчитанный на длительную работу. Температура воздуха регулируется в пределах 20–600°C. Поток воздуха — 1–4 л/с. Обороты шпинделя бормашины (на снимке внизу) можно изменять от 3 до 10 тыс. об/мин. Пластиковые прутки припоя продаются в магазинах стройматериалов.



Перед сваркой куски пластика нужно закрепить, чтобы они не сдвинулись относительно друг друга. Удобнее всего это сделать подпружиненными струбцинами, похожими на большие и мощные бельевые прищепки. При сварке нужно наклонить прутки под углом 45° и придавливать его в сторону шва с усилием около двух килограммов. Поток горячего воздуха направлять больше в сторону прутка припоя.



Сварочный шов лучше зачищать с одной стороны — тогда он будет прочнее. Для чистовой обработки бормашиной можно пользоваться только тем, кто уже приобрел соответствующие навыки. Начинающим лучше воспользоваться напильником.

Из-за жестких рамок температурных режимов надежно сварить пластик обычным паяльником невозможно: температура его жала, как правило, гораздо выше нужной, и из-за этого на жале накапливаются продукты разложения пластмассы. Они неизбежно попадут в шов и снижат его прочность. Тогда воспользуйтесь специальным феном, разогревающим детали струей горячего воздуха.

Сварка происходит так. Первым делом в течение 10–15 минут прогревают фен, чтобы температура горячего воздуха стабилизировалась. А вы пока складывайте из обломков всю «картинку». Их проце-

Тип материала	Температура плавления, °C	Температура разрушения пластика, °C	Рекомендуемая температура сварки, °C
PP (полипропилен)	300	350–370	300–340
АБС	350	380–400	350–370
РА (полиамид)	400	450–470	400–440

Тип материала	Свойства в холодном виде	Изменение свойств при нагреве	Поведение при горении	Растворимость в растворителях
PP (полипропилен)	Гибкий и прочный на разрыв	Размягчается по мере нагрева	Горит почти без копоти	Не растворяется
АБС	Хрупкий при попытке согнуть – белеет	Переход из твердой фазы в жидкую происходит быстро. Очень текучий. При перегреве пузырится	Сильно коптит	Легко растворяется в ацетоне
РА (полиамид)	При попытке согнуть – белеет	Плавится тяжело, вязкий	Горит плохо, дым пахнет горелыми рогами	Не растворяется



Верхняя и нижняя половины «морды» готовы. Осталось их сварить.

всего закрепить в нужном положении при помощи специальных струбцин-прищелок (как показано на фото). Вдоль будущего шва нужно очистить детали от краски – иначе она внедрится в шов и ухудшит его прочность. При сварке важно равномерно прогревать тонкий пластик и толстый пруток припоя. Если детали обтекатель будут нагреваться быстрее, место сварки провиснет, и получившуюся ямку будет трудно исправить.

Чтобы облегчить начальную стадию сварки, нужно заострить конец прутка. Скорость нагрева можно регулировать скоростью потока воздуха. При сварке нужно наклонить прутки под углом 45° и придавливать его в сторону шва с усилием около двух килограммов.

Когда сварка закончена и деталь остыла, шов зачищают. Плоские и выпуклые места

проще всего опилить обычным напильником «по металлу». Лучше взять новый – тот, которым металл ни разу не обрабатывали. Свежими режущими кромками лилить скользкую пластмассу гораздо легче. Для зачистки шва в углублениях понадобится бормашина с металлическими шарошками. Напильники и шарошки быстро забиваются, и их нужно периодически прочищать металлической щеткой. Если при опиливании вскрыются дефекты шва, их нужно вырезать тонким бором и проварить это место заново.

Перед покраской деталь должна иметь ровную и чистую поверхность, иначе маляр придется выравнивать ее шпаклевкой, а это уже не здорово. Вдруг отскочит от вибрации? Зачищать шов лучше только снаружи. Шов, зачищенный лишь с одной стороны, будет прочнее. Я знаю

байкера, умудрившегося разбить одну и ту же деталь облицовки пять (!) раз за сезон. И ни разу она не лопнула по сварочному шву.

А теперь – что почем. В продаже есть много различных фенов от \$30 и дороже. У самых дешевых не больше двух фиксированных регулировок температуры подаваемого воздуха – они тяжелые и громоздкие. В профессиональных фенах существуют плавные регулировки температуры и скорости подаваемого воздуха, по размеру они чуть больше ладони и весят совсем немного. Правда, стоят прилично – \$450–600. Профессиональная бормашина – \$120. Плюс различные боры и шарошки от 60 до 200 рублей за штуку и прутки припоя. Покупать такой комплект есть смысл в том случае, если собираетесь заниматься ремонтом пластика профессионально или же если у вас и у ваших друзей накопилось достаточно битых обтекателей. Только тогда инструмент окупит себя. Если вы строите планы изготовления обтекателя собственной, ни на что не похожей конструкции, без такого «джентльменского набора» придется туго. Считаете – дороговато? Учтите, в мастерской такие работы тоже не дешевы: сварка – \$1,5–2 за 1 см шва, плюс покраска с подготовкой поверхности \$70 за деталь. Общая сумма ремонта выходит в среднем около \$100. Правда, ремонт происходит быстро: в простейших случаях – за день, а на заказ детали идут месяцами. ■

→ ВОПРОС-ОТВЕТ

Приведите четкие и подробные графики зависимости между маркой топлива и степенью сжатия.

Андрей ВОКИН, Иркутск
«Четкой» зависимости нет, поскольку не одна только степень сжатия определяет способность двигателя работать без детонации. Играют, хотя и менее значительную роль, форма и размеры камеры сгорания и днища поршня, отношение хода поршня к диаметру цилиндра, температурный режим работы (определяемый типом и эффективностью системы охлаждения), регу-

лировки системы питания. Таким образом, у каждого двигателя свои границы (по степени сжатия) использования бензинов с разным октановым числом. ■

Расскажите о принципе работы лепесткового клапана, его конструкции и возможности установки на отечественную мототехнику.

Михаил ЗАКРИВИДРОГА, г. Мерефа Харьковской обл., Украина
Обратный пластинчатый клапан (именно его часто и называют лепестковым) устанавливают после карбюратора на входе в картер, управляет им разрежение в под-

поршневом пространстве картера. Лепестковый клапан устраняет обратный выброс смеси из кривошипной камеры, улучшая тем самым наполнение цилиндра (а значит, и мощность) на малых и средних оборотах и повышая топливную экономичность. Практически у всех современных зарубежных 2-тактных моторов установлены именно такие клапаны. Если же говорить об отечественной мототехнике, они встречаются на двигателях «Тулы», «Совы» и «Пилота». Приспособить этот узел на моторы других марок («Иж», «Минск», V-50) можно. Как? Об этом неоднократно мы писали в «Мото». ■



БУТЫЛКУ ВОЗЬМИ В ПОМОЩНИКИ

В мотодроме в «Мото» № 6 2004 один из авторов предлагал способ установки поршневых колец при помощи скотча. Я делаю иначе — при сборке мотора пользуюсь пластиковыми бутылками от различных напитков. Бутылка должна быть ровной, с толстыми стенками, без утолщений и рифленостей. Отрезаю верхнюю половину бутылки и разрезаю вдоль, чтобы подогнать под диаметр поршня.

Роман САЛОВ, г. Сафонов Смоленской обл.



И СТАРЬЕ ЗАСИЯЕТ

От старости многие пластики (если не окрашены) обветриваются — теряют блеск, приобретают противную белезность. Вернуть им первозданную красоту очень просто — с помощью пламени. Поверхности нужно слегка оплавить. Дело кропотливое, требует аккуратности и внимания, но результат того стоит (см. фото). Я пользуюсь миниатюрной газовой горелкой. Если захотите сделать то же, постарайтесь прогреть только поверхностный слой, причем небольшими участками. А при появлении глянца тут же следует переходить на другое место. Чуть заезжаетесь — и пластик «поведет».



Николай ТУБАЕВ,
г. Ковров Владимирской обл.

НЕ СНИМАЯ МОТОР

Suzuki Serie «славится» неудобным доступом к силовому агрегату. Даже для замены свечи нужно «выкатывать» весь мотор. Я делаю проще: ставлю скутер на центральную подставку, под которую подкладываю брусок толщиной 10 см, или на бордюр так, чтобы заднее колесо висело в воздухе. Затем откручиваю амортизатор от «ноги» и, опустив блок мотор-трансмиссии, откручиваю свечу специальным ключом, который сделал из обычного автомобильного



Антон КОРАБЛЕВ,
г. Озерск Челябинской обл.

«КОЗЛОВ» — НА ЗАПЧАСТИ

Когда при ремонте двигателя мотоцикла «Урал М67-36» дело дошло до головок цилиндров, обнаружил, что изношены не только клапаны, но и их направляющие. Заменить и притереть клапаны — дело пустячное. А вот заменить направляющие — занятие посерьезнее. Мне попались на глаза старые клапаны от УАЗа. Диаметры их тарелок оказались практически такими же, как у ирбитских. Но больше всего вдохновило то, что диаметр стержней больше, чем у мотоциклетных, на один миллиметр. Значит, втулки менять не нужно — достаточно их отвести

рассверлить и обработать разверткой до 9 мм, как на автомобиле. На токарном станке укоротил стержни и проточил канавки для сухарей. Сухари и тарелки пружин тоже взял от УАЗа.

Последующие 20 тыс. км убедили, что автомобильные детали намного надежнее мотоциклетных.

Иван КИРСАНОВ,
пос. Каменка
Воронежской обл.

ОТ РЕДАКЦИИ Автомобильные клапаны, использованные автором, тяжелее штатных. Поэтому ирбитские пружины на больших оборотах могут не справиться с возросшей нагрузкой, и клапаны не будут успевать вовремя вернуться на свое место.

Это вызовет, в лучшем случае, перебои на больших оборотах, в худшем — клапаны могут «встретиться» с поршнем со всеми вытекающими последствиями. Чтобы избежать этого, спортсмены в таких же ситуациях усиливали преднатяжение пружин, подкладывая под них шайбы толщиной 2 мм или устанавливая более жесткие пружины, например, от «Москвича».

Чтобы срок службы клапанов после такой замены был максимальным, втулки нужно рассверлить до диаметра 8,9 мм, а затем, измерив стержень клапана микрометром, подобрать такую развертку, чтобы зазор между клапаном и втулкой составил 0,05–0,08 мм.

ЗВЕЗДЫ «СВЕТЯТ» ВЕЧНО

В моей Jawa 350/634 при троганье с места что-то буксует в двигателе. Оказалось, ведущая звездочка моторной передачи проворачивается на цапфе коленвала. Как ее ни затягивал, не помогло, поменял звездочку — тоже ничего не изменилось. При пробуксовке повредился конус на цапфе коленвала. Подшипники были в прекрасном состоянии, так что менять «колено» не подналась рука. Выход один — зафиксировать звездочку шпонкой, как это сделано на других мотоциклах, например, на «Ижах». Чтобы не обращаться к фрезеровщику для изготовления пазов в цапфе, посадочное место для нее (диаметром 4 мм) просверлил дрелью — и шпонка стала штифтом. Паз в звездочке шириной 4,2 мм сделали на заводе. Вот уже год эта конструкция исправно работает.

Сергей ПИЩУЛИН, г. Елец Липецкой обл.
ОТ РЕДАКЦИИ В принципе, конструкция вполне работоспособна, но чтобы она проработала долго, нужно сам штифт установить в коленвал с небольшим натягом. А в паз он должен входить с минимальным зазором (меньше 0,1 мм), иначе его быстро сорвет. Штифт следует изготовить из достаточно мягкой стали. Уж лучше в нештатной ситуации срежет фиксатор, чем разобьет коленвал.

ОШИБОЧКА ВЫШЛА...

Когда однажды ехал на «Минске» на рыбалку, заглож мотор — пропала искра. Снял крышку генератора и увидел страшную картину: почему-то ослабло крепление датчика и его размолотило ротором. До дому — 10 км, вокруг лес, помощи ждать не от кого... Помогла случайность. Пытаясь поправить датчик, перепутал провода, и тот, который идет к нему от коммутатора, подсоединил к обмотке освещения генератора. Искра появилась! Слабая, проскакивала по несколько раз за оборот коленвала, но она была! От кикстартера мотор не завелся, и все равно «растолкать» мотоцикл удалось. И потихоньку, на средних оборотах, добрался до дома.

Игорь ЕМШАНОВ, с. Городище,
Санчурский р-н, Кировская обл.

Ведущий рубрики Борис ДАХНОВСКИЙ

Вниманию авторов! Направляя материалы в редакцию, обязательно указывайте ваши фамилию, имя и отчество (полностью), паспортные данные (серия, номер, кем и когда выдан), ИНН и номер свидетельства о пенсионном страховании, дату и место рождения, адрес и номер телефона (желательно).

Какое современное масло предпочтительнее для «Днепра» МТ10-36? В инструкции, выпущенной в 80-е годы, указаны марки, которых теперь нет в продаже.

Елена МИХЕЕВА,

г. Рыбинск Ярославской обл.

Пригодны как для двигателя, так и коробки передач масла SAE 15W40 по классификации API SF/CC, а по действующему российскому стандарту — М-Бз/14-Г. ■

У моего «Иж-Ю4» постоянно заедает педаль заднего тормоза в нажатом положении. Что делать?

Сергей ПЕЧИНКОВ,

г. Сосновый Бор Ленинградской обл.

Причина может быть три. изношены колодки барабанного тормоза (или сам барабан), не смазаны поверхности трения привода тормоза или неисправна возвратная пружина колодок — сломалась или растянулась. Все эти причины легко определяют и устраняются. ■

Можно на «Иж» установить обтекатель раллийного типа?

Максим ХАРИТОНОВ,

г. Добрянка Пермской обл.

Согласно требованиям ГИБДД, вносить изменения в заводскую конструкцию приборов освещения запрещается. Но если очень хочется, сделайте, как вам удобно, однако чтобы узаконить изменения, придется пройти процедуру сертификации во ВНИИ-мотопроме. ■

Различаются ли карбюраторы для моторов 2Т и 4Т?

Павел КУЗНЕЦОВ, Уфа

нет, не различаются. Однако на 4-тактные двигатели обычно устанавливают более сложные карбюраторы с постоянным разрежением в диффузоре (тип CV), которые имеют поворотную дроссельную заслонку и золотник, а на 2-тактные — с одним дроссельным золотником. ■

Поместится ли в раму «Планеты» двигатель Yamaha XT600, и какие потребуются переделки?

Александр ЛОГИНОВ,

г. Камышин Волгоградской обл.

Влезть-то он влезет, место еще останется, но возникнут законные претензии со стороны ГИБДД. Да и страшновато будет ездить на таком снаряде с печально известными «планетовскими» тормозами и подвесками. ■

Стоит на «Иж-Юпитере» смонтировать систему выхлопа по схеме «2 в 1»?

Александр САЗОНОВ,

г. Ишимбай, Башкортостан

Если объединить два выпускных патрубка в одну выхлопную трубу, то на 10–15% снизится мощность и увеличится расход топлива. Дело в том, что для 2-тактных двига-

телей оптимальная система выпуска — каждый цилиндр со своей настроенной трубой (резонатором). ■

Удастся ли мне на «Пилот» без переделки установить вилку от «Минска» или «Совы»?

Владислав ШОЛЕРОВ, Красноярск

Установить вилку от названных мотоциклов несложно. Переделки неизбежны, если решите использовать «пилотовское» переднее колесо. Проще оставить колеса «родные», то есть от «Минска» или «Совы», но тогда «передок» мокика окажется перегруженным.

А действительно ли в этом есть необходимость? Дело в том, что характеристики подвесок мотоциклетных узлов рассчитаны на двух человек и более тяжелый мотоцикл. На одноместном мокике такая перестановка целесообразна только в случае, если водитель в «весовой категории» выше средней. Или если используете мокик для тренировок на кроссовой трассе. ■

Купил для «Иж-Ю5» поршни, а у них отверстия под палец смещены на 2 мм в сторону выпускных окон. Зачем, ведь у старых поршней отверстия расположены по центру?

Андрей ЗАВЕДИНОВ,

г. Коникovo Тверской обл.

Смещение поршневого пальца сделано для снижения уровня механического шума от так называемого «перекладывания» поршня в верхней мертвой точке. ■

Можно ли на «Иж-Ю3» установить глушители от «Иж-Юнкера»? Не изменится ли мощность мотора?

Артем КОСИКОВ

Установить выпускную систему от «Юнкера» на любой другой «Иж» невозможно, поскольку рамы у них разные. Да и если бы перестановка была возможна, игра не стоит свеч: мощность двигателя практически не изменится, но повысится «мощность» претензий со стороны ГИБДД. ■

Купил немецкий мотоцикл MZ-250 1984 года. Где найти литературу о нем, хотя бы технические характеристики?

Алексей БАРАНОВ,

с. Большое Село Ярославской обл.

Поскольку мотоциклы этой марки в СССР не поставлялись, то литературу на русском языке не найти. Технические характеристики публиковались в первом выпуске каталога «Мир мотоциклов '95», выпущенного издательством «За рупем». ■

Как увеличить ресурс кривошипно-шатунного механизма «Иж-Ю»?

Игорь ВЫСОЦКИЙ, Минск, Белоруссия

Ресурс, то есть время работы до замены или капитального ремонта любого узла мотора, определяется качеством используемого масла и нагрузками на двигатель.

Нагрузки во многом зависят от опыта водителя и стиля его езды. Новичок и самодеятельный гонщик-самоучка не умеют создать условия для мотора, чтобы он работал долго и исправно. Если действительно хотите продлить жизнь «железу», внимательно прочитайте инструкцию по эксплуатации и, самое главное, следуйте ее советам. ■

Можно установить в 2-тактный двигатель поршень от 4-тактного?

Антон ЛЯХОВ, д. Краинка Тульской обл.

Нельзя — они разные по конструкции. В юбке поршня 2-тактного мотора есть окна для продувки цилиндра, а в головке 4-тактного сделаны проточки под маслосъемные кольца, а на днище проточки под клапаны. ■

Как рассчитать развесовку мотоцикла?

Иван ЛУКУТОВ

Однозначно ответить невозможно, поскольку оптимальная развесовка (доля от общего веса, приходящаяся на переднее и заднее колесо) определяется конструктивными параметрами, такими как база мотоцикла, вылет вилки и угол наклона рулевой колонки. ■

Что произойдет, если на 5 мм поднять окна в цилиндре «Совы»?

Вячеслав ЕВСТРАТОВ,

пос. Сосновка Московской обл.

Усложнится запуск двигателя, возникнут провалы в его работе на всех режимах, у мотора разыграется зверский аппетит. ■

Как повысить эффективность глушителей мотоциклов Jawa 638 и «Иж-Ю5», не снизив их мощность?

Михаил РУСАК, С.-Петербург

Этот вопрос из серии «Как меньше кормить корову, не снижая надои молока?» ■

Подскажите, можно ли сделать водяную рубашку на Jawa 350/638? Снизится ли после этого шум мотора?

Юрий ЦВИРОВ, г. Черкесск

Карачаево-Черкесской республики

Шуметь, несомненно, будет меньше, но вот осуществить переделку просто. Мало сточить алюминиевые ребра рубашки охлаждения цилиндра и наварить на их рубашку охлаждения. Нужно еще подвести охлаждающую жидкость к головке, установить помпу, термостат, подобрать радиатор. О сложностях подобных работ говорит хотя бы тот факт, что сам завод Jawa не пошел на подобную модернизацию, а начал устанавливать покупные двигатели с жидкостной системой охлаждения. ■

Ведущий рубрики

Иван КСЕНОФОНТОВ

К авторам: письма без указания имени автора редакция не рассматривает.

12-й ЭТАП: В ТЫЛУ ВРАГА МИССИЯ НЕВЫПОЛНИМА?



Еще задолго до MotoGP Японии было ясно, что события предстоит пережить необычные. Трасса Мотеги родной дом Honda. Перспектива поражения ее команды на своем же треке, да еще и от пилота, скандально ушедшего в конкурирующую Yamaha, выглядела чудовищной. Видимо, представляя или возможно го удара, президент Honda Motors Company Такео Фукуи собственной персоной встретился с сет-тикером Жибернау и Максом Бьяджи, чтобы вдохновить их на победу над заклятым соперником — Росси. Против того выставили аж семь-рых к шести постоянным участникам чемпионата добавили еще одного — Тору Укаву. По этому поводу Доктор обмолвился незадолго до гонки: «Я уверен, что последние три месяца Укава только тем и занят, что нарезает круги по Мотеги днем и ночью. Впрочем, он не представляет собой особой опасности».

Не остался без поддержки и восходящая звезда команды Telefonica Movistar Копин Эдвардс. Перед гонкой, в пятницу, в распоряжение Техасского Торнадо предоставили RC211 с новым дизайном.

Росси с Бюрджесом признались: предстоящая гонка будет для них очень тяжелой. Старт-стопный характер трассы означает, что огромное значение приобретает динамика мотоциклов. Именно тот параметр, которым блещет Honda и что остается ахиллесовой пятой Yamaha на Мотеги аж семь участков, где RC211 может выигрывать у M1 целыми корпусами только за счет ускорения! Миссия Росси победить — невыполнима?

Первый же поворот внес кардинальные коррективы в казавшийся ясным расклад сил. Печально знаменитый своим бешеным характером Порис Капирокси не удержал свои Ducati и буквально снес Хопкинса, что в свою очередь привело к сходу аж шести участников! Больше всего пострадали Хопкинс и Рогертс (Suzuki). Хопкинс, кроме двух сломанных ребер и глубокой раны ягодицы, потерял возможность реализовать полу-позиции. Робертс пострадал

еще больше — его травмы оказались настоящими серьезными, что в Катаре, скажем зарекаясь вперед, на следующем этапе, он не выступал. По словам Хопкинса, «все произошло так, будто меня сошел товарный поезд, выскочивший ниоткуда». Трудно сказать, есть ли связь между этим событием и другим, но череда неудач для Suzuki началась с того, что менеджер команды Гарри Эйлор заработал травму, поскольку нырнул в дуэль свои накануне гонки.

Однако авария в первом вираже стала фатальной не для всех. Валентино Росси, Макс Тамада и Карлос Чека избежали коллизии. Я услышал сзади сильный шум, но до конца круга точно не знал, что произошло, — заявил Валентино после гонки. К радости Доктора, в результате аварии с трассы сошел и один из его основных «пациентов» — Макс Бьяджи, который хоть и не пострадал, но гонку продолжить не смог. Та же участь постигла Никки Хаидена и Колина Эдвардса, которые, кстати, впервые квалифицировались лучше своего партнера по команде Сете Жибернау. Сам Жибернау явно был не в ударе. По его словам, подвеску мото-

цикла так и не удалось оптимально настроить под Мотеги, из-за чего он рекордно плохо квалифицировался и впоследствии запорол гонку.

Единственным пилотом, оказавшимся в силах бросить вызов Росси, был Макото Тамада. После долгого «висения на хвосте» Доктора он все-таки обошел его на десятом круге, воспользовавшись безусловным превосходством Honda на прямых. К концу гонки разрыв между Тамадой и Росси достиг шести секунд. И это сделало японца героем дня — на радость хозяина трассы Росси финишировал вторым, также значительно оторвавшись от преследователей. «После десяти кругов резина на моем мотоцикле стала больше скользить в ускорениях при выходе из поворотов, и потому вернуть себе лидерство уже не мог. А выиграть хотел очень» — подытожил Росси после гонки.

Миссия провалена? Но что есть миссия для Росси на Мотеги? Взять максимум очков, конечно, он мог взять на этом мотоцикле, на этой трассе. С ней он справился.

Однако самой большой сенсацией стало третье место (в первый раз после возвращения в MotoGP) пилота команды Kawasaki Диния Накано. «Зеленые» праздновали с остервенением! И понятно «Кава» — единственный в MotoGP мотоцикл, сохранивший классическую очередность «выстрелов» своей рядной «четверки», что делает его самым трудноуправляемым в чемпионате. (Остальные команды, использующие рядные «четверки», перешли на очередность «выстрелов» имитирующую V-образные двигатели. Неравные интервалы между «взрывами» в цилиндрах обеспечивают гораздо лучший контроль при ускорении из поворотов, давая больше времени на обретение контакта с асфальтом после микропробуксовки.)

В завершение не могу не отметить, несмотря на незажившую травму, в гонке участвовал пилот Арна Шейн Бирн. Он занял 13-е место.

Антон БАРСУКОВ,
корр. «Мото» в Великобритании,
фото GAULOISES FORTUNA YAMAHA



13-й ЭТАП: ПРОПЫЛЕСОСИТЬ, ВЫМЫТЬ С МЫЛОМ!

То, что на трассе-дебютанте Гран-при в Катаре возможны всякие неожиданности, говорили в один голос все специалисты еще до начала соревнований. Повод был скользкая от песчаной пыли и совершенно плоская, без перепадов высот трасса – это что-то новое в MotoGP. Худшие спасения оправдались.

По итогам квалификации на стартовой решетке первым стоял Карлос Чека, за ним Алекс Баррруш и Сете Жибернау. Лидер чемпионата Valentino Росси – на самой последней позиции! Он показал в квалификации восьмой результат, да еще за нарушение регламента соревнований был «награжден» 6-секундным штрафом. Формулировка: «Чистка стартовой позиции». Помощники Росси смели, а потом и смыли с разгонного участка его полосы пыли, чтобы заднее колесо меньше пробуксовывало. А вот этого-то делать нельзя: все гонщики должны стартовать в равных условиях, что справедливо. Подметальщики из команды Макса Бьяджи тоже провели «мини-уборку» – и тому тоже пришлось стартовать из последнего ряда. Однако Доктор совершил невероятное – в первые же секунды гонки выскочил на девятое место.

А пелитон повел Жибернау, на колесе у него «повис» Чека, за ним Эдвардс. К середине гонки Росси перебрался на четвертую



фото ДПК

Коллин ЭДВАРДС, Сете ЖИБЕРНАУ и Рубен ЧАОС

позицию и уже готовился к атаке Эдвардса.

За 15 кругов до финиша гонка потеряла короля Росси в повороте выехал на линию разметки, колеса Yamaha потеряли сцепление с трассой, мотоцикл «пустился в пляс» – и главного героя чемпионата вынесло в гравий. Падение закончилось без видимых травм.

А Сете Жибернау еще раз доказал свою способность лучше других приспосабливаться к неблагоприятным условиям и финишировал первым. Но рекорд максимальной скорости установил не он, а «вечно второй» Макс Бьяджи – 334,4 км/ч (Жибернау – 327,9 км/ч). Вторым закончил гонку Коллин Эдвардс. Новичок Рубен Чаос (Испания) на Yamaha смог завоевать свои первые подиум в карьере – он финишировал третьим.

Из-за плохого сцепления колес с покрытием не избежали аварии Джереми МакВильямс

и Нобуацу Аоки, несколько гонщиков «уезжали» в гравий, но возвращались на трассу. По разным причинам не добрались до финиша Чека, Накано, Бэйлис, Капиросси, Ходжсон и Меландри. Ничего подобного на Гран-при еще не бывало! И будут правы Росси и Бьяджи, если в следующий раз потребуют от организаторов трассу в Катаре хорошенько пропылесосить и вымыть с мылом.

Чемпионат мира (после 13 этапов из 16).

1. В. Росси (Италия, Yamaha) – 229 очков
2. С. Жибернау (Испания, Honda) – 215
3. М. Бьяджи (Италия, Honda) – 168
4. К. Эдвардс (США, Honda) – 131
5. А. Баррруш (Бразилия, Honda) – 128
6. М. Тамада (Япония, Honda) – 120
7. К. Чека (Испания, Yamaha) – 102
8. Н. Хайден (США, Honda) – 94
9. Л. Капиросси (Италия, Ducati) – 84
10. М. Меландри (Италия, Yamaha) – 75



фото ДПК

Первые секунды после старта лидирует Сете ЖИБЕРНАУ, Валентино РОССИ – в «хвосте».

СЕТЕ ЖИБЕРНАУ: «Я ИСПАНЕЦ, МНЕ НРАВИТСЯ СОЛНЦЕ»

В мировом чемпионате он достаточно силен, чтобы говорить о нем как о самостоятельной личности, не упоминая имени его главного соперника. Но не обойтись для большинства он единственный, у кого есть шанс отобрать корону чемпионки мира у Valentino Росси. Собственно и сам Доктор признает: в общем зачете Гран-при у него лишь один по-настоящему опасный соперник – Жибернау, спортсмен, немного запоздало выросший в звезду первой величины.

Зато теперь все атрибуты звездности налицо: промоутеры кандидата в короли старательно заботятся о том, чтобы эксклюзивное интервью с ним длилось не дальше 15 минут и проходило вдали от посторонних глаз в тесной комнатке моторхоума. Там и состоялся разговор с Жибернау.

– Сете, для меня, как журналиста, и для миллионов поклонников мотоциклов важно знать, как все-таки правильно произносятся ваши имя и фамилия? Каких только вариантов не услышишь – например, Сет Жибернау, ваша сестра Кристина говорила, что в семье, проживающей в Кастилии, все называют себя Жибернау... Но поскольку в Каталонии, где вы теперь живете, несколько другие правила произношения, весь остальной мир выбрал в качестве «стандарта» – «Сете Жибернау».

– Отвечу как в рекламе: мир сделал правильный выбор.

– Кем вы себя считаете – кастильцем, каталонцем? Это опять-таки к тому, чтобы не ошибаться в репортажах.

– Я – испанец (пожимает плечами). Вот и в паспорте записано – «испанец». Давайте о чем-то другом – мне не по душе разговоры на темы региональной обособленности.

– Давайте. Быть постоянно в пути не надоедает? Ваш главный соперник жаловался, что устал от переездов.

– Да нет, мне нравится путешествовать. Я отдаю себе отчет в том, что переезды вечно длиться не будут, так что лучше сейчас получить от них удовольствие, чтобы потом было о чем вспомнить.

– Перелеты, судя по статистике, стали в последнее время безопаснее. О гонках этого не скажешь – скорости возрастают, пугающих падений все больше... Что чувствуешь, когда

на твоих глазах соперник улетает в гравий?

– Не люблю говорить и об этом. Особенно с того дня, когда погиб Дайджириро Като. Нужно конечно, отдавать себе отчет о мере риска нашей профессии, но в момент начала гонки脑子里 все мысли на эту тему. Твоя безопасность – твоя собранность, предельная концентрация внимания.

– Тем не менее, не всегда это помогает. В нынешнем сезоне и у вас были не только победы и подиумы.

– Как и у всех пилотов. Я всегда говорю: мы люди, балансирующие на краю опасности, где техника и организм работают на пределе. Там, на скорости 220 км/ч на повороте и «под 350» на прямой, до нас еще никто не был. В каждой гонке ты выясняешь, где та грань, за которой авария. – У вас сложилась репутация «человека дождя». Может, существуют какие-то секреты победной езды по мокрому покрытию? Не пытаюсь выпытать, какие именно, просто – есть или нет?

– Не знаю, правда, – не знаю. Просто у меня получается лучше, чем у многих. А за счет чего? Иногда комментаторы утверждают: он любит ездить в дождь... Ха! Найдите хоть одного нормального мотоциклиста, который любит поворачивать на лужах! Я испанец, мне нравится солнце.

То, что быстро приспосабливаюсь к изменению условий, — по годных, в «поведении» техники, вмешательству особенно стей трассы, как в Катаре, — это правда. Кроме того, важно, что бы гонки не стали рутиной. Я люблю соревнования и тесты, люблю совершенствовать себя и технику, постоянно учусь на своем и чужом опыте.

— Ну, а когда выходите на первую позицию в общем зачете чемпионата, бремя лидерства не давит? Тогда, наверное, становится не до «художества»?

Да я вообще не люблю мыслить стратегически! Считать очки в продолжении всей гонки? Нет уж, спасибо! В каждом Гран-при все для меня начинается заново, и нет тут никакого бремени. Цель всегда одна — победить в данной конкретной гонке. А какое место будет в генеральной классификации — посмотрим.

— Есть расхожее мнение: в современном спорте врагов нажить легко, а друзей завести практически невозможно. Согласны?

Нет, абсолютно! У меня прекрасные отношения с Алексом Барушем, Кенни Робертсом и с Валентино тоже, несмотря на то, что наши подвиги проходят жестко... А Капиросси тот вообще душа-человек.

— А что скажете о Чаоце?

Рубен? Только самое лучшее! Я его узнал очень давно — задолго до того, как мы встретились в премьер-классе. Очень талантливый парень! Кстати, он пришел в MotoGP не на один год — вот увидите.

— Он ведь из Барселоны, как и вы... Кстати говоря, часто ли удается приезжать в свой город. Я не имею в виду «рабочие визиты» на гонки и тестовые уик-энды?

Реже, чем хотелось бы. Но я строю дом в Барселоне, неподалеку от родительского. Когда уйдю на покой, поселюсь в нем — в этом нет сомнения.

— Оценивая ваши физические кондиции, понимаешь, что на покой вам идти не скоро: общепризнано, что вы один из самых атлетично сложенных мотогонщиков. Что делаете для поддержания такой великолепной формы? Часто приходится качать мускулатуру?

У нас в семье все от природы очень крепкие. А от штанги стараюсь держаться подальше, лишняя мышечная масса в мотогонках — помеха. Специалисты моей маленькой команды — тренер, массажист, врач-диетолог, отвечающие за мою физическую подготовку, рекомендуют больше бегать и крутить педали, что и делаю. Мне это нравится. Если уж об этом зашла речь, то скажу, что велосипедный спорт — суперспорт, и я понимаю, насколько трудно приходится в нем профессионалам.

— Вы, наверное, следите за их выступлениями, ведь в велоспорте позиции Испании в последнее время очень сильны.

— Не только в вело — мы вообще в спорте быст-



Фото ДПК

ро прогрессируем. Я стараюсь успевать смотреть разные соревнования, мне все интересно — футбол, теннис, все моторные виды, особенно триал.

— С телевизионными пристрастиями все ясно. А с кино?

— Кино смотрю нечасто, так что из того, что очень нравится, отмечу немой фильм «Криминальное чтиво». Знаете, отец старается всю жизнь меня убедить не глядеть на экран, а по-больше читать книги. Но, увы...

— Понял, о любимой книге вопрос опускаем. Ну, а любимое блюдо?

Одно из любимых — суши. Это из заморского... Однако отвечу по-другому: если бы меня ограничили в меню, но дали бы возможность выбирать то, что готов есть всю оставшуюся жизнь, я бы, конечно, выбрал испанскую кухню. Она лучшая в мире!

— С такой любовью ко всему отечественному вы, наверное, ездите исключительно на «Сетаках» или «Фордах» валенсийской сборки?

Нет, в отношении автомобилей я всеяден, чем только не рулил — от «Смарта» до «Феррари».

— Всеяден и в отношении двухколесных средств передвижения — перебираете от спортбайка до скутера?

— Ну, скутер вычеркните — на нем я способен передвигаться только по палуду.

В этот момент нашей беседы пресс-менеджер команды стала красноречиво поглядывать на часы и напомнила гонщику, что у него сегодня еще две телевизионные съемки. Жибернау уже поднялся, когда вдруг сам задал вопрос: — Когда, наконец, начнут проводить Гран-при России? Давно мечтаю побывать в вашей стране, но никак не выберусь. Мне кажется, многим понравилось бы у вас гоняться, — и его взгляд застыл на моем лице — ждал ответа.

Я чуть не брякнул: «Да мы и сами не прочь...» Но не нашел точного аналога фразы в английском. И ответил несколько не в стиле нашей беседы:

— Бог да услышит ваши слова!

Беседу провел Сергей КУРДЮКОВ, спортивный комментатор телеканала ТВЦ — специально для «Мото»

→ ОБО ВСЕМ

БЫЛ ОБИДЧИКОМ, СТАЛ ЖЕРТВОЙ

Гонщик MotoGP Джон Хопкинс сделал публичное заявление, в котором снял вину с Лориса Капиросси за инцидент на трассе Мотеги (Гран-при Испании).

— Все должны понимать, что Лорис старался сделать все возможное, чтобы хорошо выступить. Никто из нас не пытается выбить соперников с трассы. Мы все профессионалы и не занимаемся грязными играми.



Виновник инцидента

Капиросси сбил Хопкинса, когда тот шел вторым. Это падение разрушило надежды молодого американца на подиум на этапе.

Судьба, похоже, отомстила американцу. В прошлом сезоне он сам спровоцировал массовый завал на гонках Гран-при Японии. Тогда FIM его дисквалифицировала на одну гонку. Теперь Хопкинс на собственной шкуре почувствовал, каково быть жертвой.

ПОБЕЖДАЙ И В КВАЛИФИКАЦИИ

Борьба за приз от компании BMW «Лучшему гонщику» по итогам всех квалификаций Гран-при (а не основных гонок) превратилась в дуэль между Валентино Росси и Сете Жибернау. Чьим станет новенький BMW 645CSi? Подсчет результатов ведется путем сложения квалификационных результатов гонщиков на каждом этапе чемпионата.

УДАР ПО БАРАБАНЫМ ПЕРЕПОНКАМ

Накануне Гран-при Японии гонщик команды Kawasaki Шинья Накано принял участие в шоу, которое прошло в одном из торговых центров Токио. Это была встреча спортсменов с поклонниками команды. Японец продемонстрировал «голос» своего Ninja ZX-RR rev 4-цилиндрового аппарата, достиг отметки 108 децибел. Эта частота находится на границе порога болевой чувствительности для уха человека. Трудно сказать, нормально ли себя почувствовали «слушатели» — многие, наверное, пожалели, что не воткнули в уши специальные заглушки, которыми обычно пользуются механики на пит-лейне, но сам Накано так себя раззадорил, что на следующий день завоевал свой первый подиум в премьер-классе. Раньше выше шестого места он никогда не поднимался.

→ КРОСС

ТЫ ВИНОВАТ ЛИШЬ В ТОМ, ЧТО ТЫ – КОРОЛЬ

На чемпионате мира в элитном классе MX1 тон задавали бельгиец Стефан Эвертс и француз Мишель Пишон. Эвертс на первых этапах сумел создать очковый задел, и Пишон оказался в роли догоняющего. Оба с завидным постоянством поднимались на подиум.

Судьба золотой медали решила на предпоследнем этапе – Гран-при Ирландии. На трассе в Балл-аикелли первый заезд выиграл француз, вторым финишировал бельгиец. Результат Эвертса устраивал, отрыв в 90 очков сделал его недосягаемым, и он досрочно стал чемпионом. Можно больше не стартовать, но, по видимому, в контракте Эвертса с Yamaha прописано участие во всех Гран-при без исключения (так обычно и составляется договор), да и за победу в гонке спортсмен получает немалый гонорар. Как бы то ни было, Эвертс вышел – и выиграл. Пишон – второй.

На последнем этапе в Сан-Сити (ЮАР) перед глазами французам еще маячила фигура новозеландца Джошуа Коппинса: опытный гонщик отставал на 34 очка, но мог и помешать Пишону.

получить звание вице-чемпиона. Другие не в счет – слишком велик отрыв в очках.

В первом африканском заезде Пишон уехал вперед, бельгиец особо и не усердствовал, финишировал вторым. Новозеландец закончил третьим. Теперь и у Пишона досрочная медаль – серебряная, равно как и бронзовая у Коппинса. Оставался заключительный заезд мирового первенства. А в нем возник скандал.

Со старта лидерство захватил Коппинс, у него за спиной уже привычно упрямо сражались чемпион мира и вице-чемпион. В одном из поворотов траектории «дуэлянтов» пересеклись. Мотоцикл Пишона в момент столкновения на полколеса оказался впереди – и он «уложил» Эвертса. Обошлось без травм. Эвертс вскочил и, когда Пишон выезжал из поворота, выбежал на встречную полосу петли трассы и запустил в своего обидчика очками. Но этого ему показалось мало. Дождавшись, когда француз завершит круг, бельгиец, едущий уже в роли «крутого», попытался протаранить «хулигана». Но француз вовремя увернулся.

Кто виноват в столкновении? Большинство



специалистов на стороне француз. Остается ждать решения FIM: наложит ли федерация штрафные санкции на чемпиона мира за неспортивное поведение?

Чемпионат мира-2004

Класс MX1: 1 Стефан Эвертс (Yamaha) – 688 очков, 2 Мишель Пишон (Honda) – 620, 3 Джошуа Коппинс (Honda) – 564.

Класс MX2: 1 Бин Тонлей (KTM, Новая Зеландия) – 622, 2 Тула Ратрай (KTM, ЮАР) – 506, 3 Антонио Кароли (Yamaha, Италия) – 447.

Класс MX3: 1 Явис Демария (KTM, Франция) – 256, 2 Кристиан Битти (Honda, Италия) – 235, 3 Даниэль Врикка (Honda, Италия) – 207.

ХОТЕЛИ КАК ЛУЧШЕ

Конфузом завершилось выступление россиян на командном чемпионате Европы в Хорватии. Планы в сборной строили грандиозные, тренерский совет долго дискутировал, кого посылать «на Европу» – необстрелянную молодежь, чтобы набиралась уму-разуму, или сильнейший состав, дабы показать соперникам на что мы способны.

Команду все-таки укомплектовали лучшими из лучших. В нее вошли два действующих чемпиона России – Александр Иванютин и Виталий Тонков, а также новоиспеченный чемпион Европы Андрей Сафронов. Рассчитывали на высокий результат. В классификации наши заняли 9 место и попали в первую подгруппу. Однако в первом же заезде в классе «открытый» упал Сафронов, получил ушиб ребра, от дальнейшего участия отказался. Упал Тонков (класс «250»), повредил лодыжку и тоже сошел. Лишь Иванютин (класс «125») проехал оба заезда (23 и 9 места), получил зачетные очки, но их оказалось до обидного мало. По положению соревнований в зачет команды идут очки, набранные в пяти лучших заездах (из шести), у нас же результативных всего два. В итоге 20 место. Всего же в чемпионате участвовало 28 команд.

Победили бельгийцы. На втором и третьем местах команды Италии и Германии.

Первый командный чемпионат Европы прошел в Чехии в 2000 году, российская сборная заняла 14 место из 20. Своего лучшего результата в этих соревнованиях сборная РФ добилась в прошлом году в Болгарии – 11 место. Тогда в команде выступали Александр Иванютин, Дмитрий Паршин и Андрей Сафронов.

ЕСЛИ ТЕБЯ «ВЫДАВИЛИ»

В начале сезона на старте личного чемпионата России «скрестили шпаги» лучшие гонщики страны: Александр Иванютин («ЮКОС Моторспорт», Москва), Виталий Тонков («Красные крылья», Московская обл.) и Андрей Сафронов (СК «Кросс», Смоленск). Каждый силен и амбициозен, каждый заявился в двух классах – «125» и «250», и каждому по силам было претендовать на чемпионство в том и другом классах, а то и сделать «золотой дубль». А что вышло? Вышло – поровну: чемпионом в классе «125» стал Иванютин, в «250» – Тонков. Сафронову повезло меньше, зато завоевал высшую награду сезона – медаль чемпиона Европы. Все довольны!

Впрочем, не все. Звучат претензии к системе чемпионата, разрешающей гонщикам выступать в двух классах. И вот почему приуныли

гонщики среднего уровня достижений. Прежде «средняк» боролся за место в первой пятёрке, теперь ему не видать и десятки. «Средняк» разочарован, опустил руки. Статистика: к концу сезона число участников личного чемпионата страны сократилось. Успокоиться можно разве тем, что резко возросла массовость других соревнований, типа «хобби», куда и переметнулись не самые сильные спортсмены.

Личный чемпионат России

Класс «85»: 1 Евгений Михайлов (СК «Красные крылья», Московская обл.), 2 Андрей Стряпан (СК «Красные крылья»), 3 Артем Скалкович (личник г. Подольск). **Класс «125»:** 1 Александр Иванютин («ЮКОС Моторспорт», Москва), 2 Андрей Сафронов (СК «Кросс», Смоленск), 3 Дмитрий Паршин («ЮКОС Моторспорт», Москва). **Класс «250»:** 1 Виталий Тонков (СК «Красные крылья»), 2 Андрей Сафронов (СК «Кросс»), 3 Александр Иванютин («ЮКОС Моторспорт»).



→ СПИДВЕЙ

ФИНАЛ ПРОИДЕТ В РОССИИ

На летнем конгрессе в Македонии UEM удовлетворила заявку Тольятти на проведение в этом городе финала Кубка европейских чемпионов по спидвею среди клубных команд. 25 сентября 2005 года российский автоград примет участников финальных баталий. Стадион «Строитель»

ОТ СЕРЕБРА — К ЗОЛОТУ

За один этап до окончания серии Гран-при нынешнего года наилучшие шансы стать чемпионом сохраняет неоднократный серебряный призер Гран-при австралиец Джэсон Крамп. Он опережает ближайшего соперника — пятикратного чемпи-

она мира Тони Рикардсона из Швеции на 17 очков.

Дела у Рикардсона не ладились почти весь сезон. Только на шестом этапе в родном городе Гетеборге ему удалось пробиться в призеры и приблизиться к тройке лидеров. На Гран-при Словении в Хршно (7 этап) Рикардсон наконец-то победил.

Восьмой этап проходил в Быгдоше (Польша) и завершился победой поляка Томаша Голлоба. Второе и третье места достались, соответственно, Джэсону Крампу и Тони Рикардсону.

Чемпионат мира (после восьми этапов из девяти):

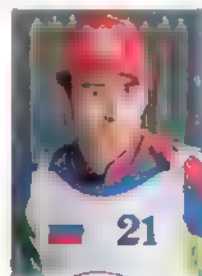
1	Д. Крамп	(Австралия) — 112
2	Т. Рикардсон	(Швеция) — 130
3	Г. Хэнкок	(США) — 117
4	П. Хансен	(Австралия) — 115
5	П. Петерсен	(Дания) — 100
6	Голлоб	(Польша) — 91

«НАВЕЛ ШОРОХУ»

Первый чемпионат Европы в гонках мотоциклетных пар, завершившийся финалом в венгерском Дебрецене, оказался счастливым для сборной Чехии (в ее составе все выступают в чемпионате Гран-при братья Лукаш и Аlesh Дрёмлы, Богумил Бргел). Серебро отпало в Россию в город Октябрьский, представители которого — Ренат Гафуров, Семен Власов и Сергей Филюшин — и стали основными «забивающими».

«Навел шороху» Гафуров, набравший 15 очков (это второй показатель после Бргела).

Именно он «втащил на своих плечах» россиянина в переизбрание за 2-4-е места. И здесь Гафуров не стеснялся — обыграл поляка Рафала Шомбергского. Кстати, в очном поединке с чехами Ренат обошел по ходу заезда чемпиона Европы Бргела. Шокированный произошедшим, он долго не мог прийти в себя, а затем пожал Гафурову руку.



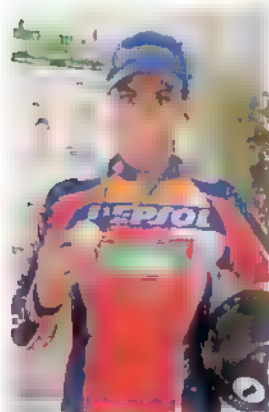
РЕНАТ ГАФУРОВ



→ ТРИАЛ

ПОБЕДИЛА, НЕ ГРЕХ И ПОКОКЕТНИЧАТЬ

Без неожиданности прошел личный чемпионат мира среди женщин (он проводился в два этапа). Испанка Лайя Сайнц, перешедшая в межсезонье из «конюшни» Beta в команду Montesa, вновь оказалась самой умелой. В Токайде (Испания) она закончила этап без штрафных очков. В Кордобе (Испания) слегка ошиблась, но все равно стала первой.



ЛАЙЯ САЙНЦ

«Серебро» у японки Марики Хагивары, «бронзу» завоевала француженка Клейр Бертранд.

После награждения пятикратная чемпионка мира и трехкратная чемпионка Европы Лайя Сайнц выглядела счастливой. Охотно позировала фоторепортерам, кокетливо играла глазами и наслаждалась чемпионской славой.

ГРОЗА ФУДЗИЯМЫ

Гонщик Такахиши Фуджинами стал чемпионом мира.

13 января 1980 года в японском местечке Мие в семье Фуджинами появился на свет карапуз. Ему дали имя Такахиши — имя деда. Малыш рос смелым, боевым, непоседой, любил устраивать гонки на велосипедах с соседскими мальчишками. Любовь к скорости привела Хиши (так ласково называли его в детстве) в секцию мотокросса. По нынешним меркам он приобщился к мотоспорту поздно — только в 15 лет начал выступать в юниорских соревнованиях в классе «125».

Однажды попал на соревнования по триалу. В них участвовал и Даиширо Като — тот самый, который позже стал гонщиком шоссейником.



Фуджи в окружении поклонниц

в элитном MotoGP (трагично погиб на гонке в прошлом году). Като стал кумиром молодежи. После соревнования, набравшись смелости, Хиши обратился к нему напрямую. Хиши получил согласие.

Фуджинами дебютировал в триальной дисциплине в 1996 году, был самым молодым в национальном чемпионате. Острые на язык болельщики наградили его прозвищем Гроза Фудзиямы. Оно прилипло и, надо полагать, навсегда.

Фуджинами не забыл своего первого учителя. В знак благодарности наставнику на своем шлеме написал «74» — этот номер был нагрудным номером Като.

В свои 24 года Фуджинами добился довольно многого, пять раз становился вице-чемпионом мира по классическому триалу и в залах. Пять лет подряд японец проигрывал только многократному чемпиону мира шотландцу Дугу Лампину. Несомненно, Япония ждала, что наступит желанный миг, когда чемпионом мира по триалу станет их земляк. Ждал его и сам Хиши. После победы он бросил реплику: «Я сыт по горло тем, что был номером два». И вот цель достигнута.

Сегодня чемпион мира и национальный герой Японии живет не на родине — предпочитает Испанию. В Каталонии, в живописном уголке Торроелы де Монт, все готово для приема нового члена семейства. Верная подруга Наоми осчастливит папашу-чемпиона девочкой. Будущей дочери и посвятит свою победу в чемпионате мира.

ЭНДУРО

СТАРИКИ-РАЗБОЙНИКИ

завершился открытый личный чемпионат России по эндуро. Спортсмены соревновались в двух классах: «4-тактный» и «2-тактный» — по типу мотора. Кубатура мотоциклов во внимание не принималась. Первый этап прошел в Удмуртии под Ижевском, второй — в районе подмосковного села Ильинское, третий на трассе «Анина дача» в подмосковном Коломне.

Победители и призеры «многодневки» из года в год традиционно одни и те же, правда, каждый сезон они меняются местами на подиуме. В классе «двухтактников» на этот раз лучше всех выступал прошлогодний чемпион страны Вячеслав Казаров (СТК «МГАУ», Москва) и стал двукратным. Титул вице-чемпиона России завоевал Олег Кузнецов (СТК «Подшипник», Мо-

сква) — чемпион страны в 2001 и 2002 годах. Замкнул тройку лидеров их земляк Евгений Медин (СТК «Архитек»).

В группе «четырёхтактников» победил МСМК, многократный чемпион СССР Сергей Поваров (СТК «Экстрим», Коломна) — вице-чемпион 2003 года. Серебряная награда у его одноклубника Алексея Колесникова (на прошлогоднем чемпионате он был третьим). «Бронза» — у гонщика из Подольска Леонида Суханова (ДТУМ), многократного чемпиона СССР, чемпиона России 2003 года.

Чем объяснить то обстоятельство, что в эндуро побеждают гонщики со стажем (средний возраст призеров —

40 лет)? Ведь на старты выходят и молодые, преуспевшие в мотокроссе спортсмены. «Старички» отвечают: «В гонке думать надо», иначе говоря, опыт и знание специфики эндуро имеют определяющее значение.



Сергей ПОВАРОВ



Вячеслав КАЗАРОВ

→ РАЛЛИ-РЕЙД

НА «ЕГИПЕТСКОМ РАЛЛИ» ГОНЩИКИ KTM СОШЛИ С ТРАССЫ. КОМАНДА ОБЪЯВИЛА ТРАУР



Total Pharaons International Cross Country Rail — официальное название «Египетского ралли». Его участники стартовали от подножия Сфинкса. Будучи этапом чемпионата мира по внедорожному ралли, соревнования собрали 65 спортсменов, в том числе весь цвет дисциплины — восемь пилотов официальной команды KTM: итальянца Фабрицио Меони, французов Ришара Сенкта, Жана Бруси и Сирила Делрэ, испанцев Марка Кома, Исидра Эстева Пухоля и Жорди Дурана (подменившего Хуана Рому) — все на KTM LC 660, а также чилийца Карло де Говардо — нынешнего лидера чемпионата мира в классе «450», выступающего также на KTM.

Караван мотоциклистов направился на запад к оазису Сива, что рядом с ливийской границей очаровательному местечку, где когда-то располагалась резиденция Клеопатры. Стояла неслухетная жара — до +42°C. После первого 360-километрового спецучастка гонку возглавил

Ришар Сенкт родился в 1970 году. До 18 лет увлекался мотокроссом. После успешной карьеры в соревнованиях эндуро (он был чемпионом Франции в 1989 году) начал выступать в ралли-рейдах в составе престижных команд Honda, BMW, KTM, дебютировал на «Дакаре» в 1991 году. Трехкратный победитель «Дакара», дважды выигрывал «Тунисское ралли», четырежды — «Атлас-Марокко», «Египетское ралли» (2002 г.). Чемпион мира по внедорожному ралли 2002 года. Спортивная карьера Ришара Сенкта — легенда в ралли-рейдах. Гонщик был женат, у него остались двое детей.

Марк Кома. Но на втором таком же по протяженности этапе, когда участники оказались в самом центре пустыни, Фабрицио Меони нанес удар соперникам — выиграл два СУ и возглавил общий зачет. Хотя тосканец и не перестает повторять, что «пенсия не за горами», он продемонстрировал, что еще не все сказал на мотоцикле. (Это к тому, что почти все гонщики-мотоциклисты «по возрасту» пересаживаются на автомобили и уже на нем продолжают участвовать в автомобильном зачете ралли-рейдов.)

Однако уже на следующем этапе, который проходил через каменное плато, каньоны, пересекающие знаменитую Белую пустыню, Меони из-за неполадок в мотоцикле был вынужден сбросить скорость. Место лидера занял Делрэ, на втором месте оказался Кома, на третьем — Сенкт.

Трагедия произошла на следующем этапе ралли: потеряло одного из своих лидеров — 34-летнего французского Ришара Сенкта. В первый

раз в этот день он упал на 120-м километре, но со свойственной ему настойчивостью продолжил борьбу. Во второй раз — на 285-м километре скоростного песчаного участка. «Свидетелей случившегося не было, обстоятельства падения не известны», — сообщила пресс-служба. О случившемся передали по радию участники, ехавшие следом. Медицинский вертолет приехал менее чем через 5 минут, еще до того, как сработал маячок бедствия Сенкта. Пострадавшего доставили в мобильный медицинский центр гонки, где вскоре он скончался.

После драмы интернациональная команда KTM приняла решение гонку прекратить. Спортсмены отдали последние почести одному из самых знаменитых мотоспортсменов мира, победителю и призеру самых престижных ралли-рейдов. Соревнования продолжились, но уже без команды KTM.

По поступившим позже сведениям, второе падение гонщика стало фатальным по причине разрыва шейных позвонков.

BIKER HYPER www.minimoto.ru
 514-66-28
 183-30-10
 2/10
ДИНАМИЧЕСКИЕ МОТОЦИКЛЫ
 • ДИНАМОМЕТРИЧЕСКИЙ БЕНД DYNOMJET
 • ТЮНИНГ • ЗАПЧАСТИ

ДЕНЬ ТРИАЛА

Необычные для нашей страны соревнования провела в Москве Национальная Российская мотоциклетная федерация (НРМФ) — открытый чемпионат по мототриалу. Организовал соревнования и выделил призы мотосалон X-Factor, он же предоставил принадлежащую ему территорию — бывший склад завода железобетонных изделий.

Препятствия на трассе для профессионалов составили разбросанные в «организованном беспорядке» бетонные плиты и кольца, два «стола» двухметровой высоты из фанерных щитов. Правда, в этой категории показывал класс лишь один участник — организатор соревнований, триалист и каскадер Сергей Серегин.



Под занавес выступления он устроил шоу с прыжками через лежащих добровольцев, а также и в высоту через планку, поднятую более чем на два метра. Ему не впервой. Серегин мототриалист со стажем, кроме того, он снимался в фильмах «Превосходство Борна» и «Брат 2». Показали на что способны и ученики Серегина.

Гораздо более многочисленным по составу участников оказался класс «Дорожные мотоциклы». Выступали на стандартных эндуро, гаммоделках и кроссовых мотоциклах на дорожной резине. Трассу для них соорудили попроще, но и ее сложности хватило, чтобы набрать штрафные очки.

Впервые в истории отечественного триала прошли соревнования на скутерах. Трассу оборудовали прямо на асфальтовой площадке, для создания рельефа уложили деревянные щиты, разметили узкие и крутые повороты, а «изюминка» трассы — «качели» и «колейный мост». Соревновались и самые маленькие. Для них разметили «узкий» слалом среди пластиковых бочек.

Для многих ребят из детских команд эти соревнования были первыми в жизни. Роман Зашеев из Владимира рассказал, что занимается мотоспортом с всего неделю. Раньше увлекался велосипедом, но езда на мопеде показалась ему более увлекательной. Роме досталась майка с номером «13», однако юный дебютант без комплексов — выступил лучше других и в детском разряде занял первое место. На мопедах соревновались ребята из секции Московского машиностроительного завода «Салют». Тренер Николай Чернопятов сумел переманить этих семерых мальчи-

шек из футбольной команды 10-летнюю Валерию Паламарчук в мотоспорт привлек Дмитрий. Он и сам после длительного перерыва в увлечении мотоциклом тряхнул стариной.

Организаторы и старались устроить соревнования так, чтобы привлечь внимание многих, кто умеет ездить, а также болельщиков, но никто не ожидал, что все выйдет так празднично.

Победители в детской лиге — Роман Зашеев (Владимир), среди юношей — Александр Куренков (Москва), в дорожном классе Сергей Бреднев (Красногорск), среди скутеристов — Дмитрий Шевченко (Москва).



КАК ЖИВЕШЬ, ЧЕМПИОН?

Интервью с многократным чемпионом мира по ледовому спидвею Александром БАЛАШОВЫМ

— Александр, когда началась ваша карьера в мотоспорте? И каковы ее итоги — пусть и не окончательные?

— Из своих 37 лет в мотоспорте я четверть века Юношей занимался мотокроссом, в 18 перешел в гонки по льду. Я трехкратный чемпион мира в личном зачете, семикратный — в командном, двукратный чемпион СССР и четырехкратный чемпион России в командном зачете. В этом году буду выступать за команду Благовещенска. — Изменилось ли в последние годы соотношение сил в мировом мотоспорте? Правда ли то, о чем частенько говорят — чемпионат России в ледовых мотогонках труднее выиграть, чем мировой?

Российские спортсмены всегда были в первой тройке, сегодня они по-прежнему составляют костяк элиты мирового спидвея — в этом от ношении изменений не произошло. А сравнивать чемпионаты России и мира по степени накала и физического напряжения даже не приходится: мировой проходит в несколько этапов, внутренний — в один. Поэтому «дома» результат дается тяжелее: малейшая ошибка способна перечеркнуть все планы.

— Изменилось ли отношение к вам после череды поражений? Сохраняют ли верность кумиру фанаты Балашова?

— Сами понимаете, тяжело проигрывать после того, как в течение десяти лет добивался самых высоких результатов, был в центре внимания. А теперь вроде как списали. Но я ни на кого не держу обиды — это спорт: сегодня побеждаю я, завтра — другой. Но преданные болельщики остались — в каждом городе. Знаете, по разным причинам (у меня не было спонсоров с 2000-го, не было средств, чтобы «сделать» технику) пару лет я проигрывал Гран-при. Болельщики с лозунгами «Балашов всегда первый!» куда-то, казалось, пропали. Но когда в 2003-м я снова победил, мои фанаты словно из-за пазухи достали старые транспаранты и развернули их над трибунами! Растрогали до глубины души.

— Как относится жена к таким перепадам результатов?

— Если бы не ее поддержка, давно ушел бы из спорта. Светлана очень помогает. Хотя ей приходится несладко — все семейные деньги тратятся в спорт. По идее, должна бы давно выгнать меня из дома со словами «Живи на стадионе!» Но жена — умница...

— Чем вы занимались в межсезонье?

— Работал кем придется — лишь бы подзаработать. Скажем, возил западных звезд, приезжавших на Московский кинофестиваль, — им нужен был водитель с хорошей реакцией. Кстати, подрабатывал на кинофестивале не впер-

вые. В прошлый раз был «водилой» у Стивена Сигала, нынешним летом — у Мэрил Стрип. Сигал, скажу вам, личность, и не только в ролях, но и в жизни. Очень сдержан. Весьма своеобразный характер: я видел, что он понимает нашу речь, но делает вид, будто языка не знает. Думаю, чтобы расспросами не одолевали. Но однажды «прокопослся» — это случилось, когда его возил к президенту Путину в Ново-Огарево. В его присутствии я с кем-то из своих перекинул парой фраз, этот кто-то назвал меня чем-



пионом мира — и уже вскоре многие кинозвезды поражаются тому, что чемпион мира вот так подрабатывает. На Западе подобное просто не возможно: стоит один раз победить — и ты обеспечен на всю жизнь. Кстати говоря, тому же удивлялись китайцы, когда этим летом приезжал к ним со спортивной делегацией Благовещенска. Спрашивали: «Когда ты в первый раз стал чемпионом мира, то сколько заработал?» Отвечал: «Нисколько». «А во второй?» «Еще меньше». — Чего больше в отношениях гонщиков — жесткой конкуренции или взаимовыручки? Приходилось ли уступать сопернику «по договору»?

— Какая-то подтасовка на соревнованиях, на верное, возможна, но в основном каждый «включает» на себя. Тем более, когда идет личный чемпионат мира — тогда борьба особенно накалена. Пропустишь вперед одного, другого — потом тебе самому «не хватит» очков. Впрочем, мы не гладиаторы. Однажды случилось так. Я попал в финальный заезд, и тут «кончился» мотор Юра Поликарпов дал свой мотоцикл — и я выиграл! А мы-то ехали в одном заезде! Было ужасно перед ним совестно. Юра, когда вручал мотик, говорил: «Сась, бери и газуй — обогнишь всех!» После того заезда пошутил: такой ошибки, мол, больше не повторю.

— Когда спортсмен начинает думать об уходе из большого спорта? Приходят ли к вам такие мысли?

— Сейчас об этом не думаю. Но если что-то перестанет получаться и не смогу выступать, трагедии не произойдет: у меня есть крепость — моя семья. Уйду, возможно, и в том случае, если поступит достойное предложение на тренерскую должность.

— С чем связан ваш недавний уход из команды Луховиц?

— Говорить об этом малопривно. Но если уж спросили... В подобную ситуацию редко, но все же попадают мотогонщики. В мотоцикле, на котором выступал, рама, вилка и подвеска куплены на мои деньги, а они стоят кругленькую сумму. Собрал мотоцикл, в котором только мотор — от клуба. Но он на сборах развалился «в ключья». Тем не менее, мотоцикл я поставил на ход, отъездил на нем весь сезон. И вдруг ру-

ководитель команды требует вернуть мотор! И потом, когда звали в команду, говорили об одной зарплате, а платили меньшую, расходы, связанные с участием в соревнованиях, буквально отвоевывал. Последние два месяца вообще не платили зарплату. До последнего тянули с заключением контракта, но так его и не оформили... Представляете, на первенстве страны я выступал за команду без контракта. Очень похоже, в Луховицах просто попользовались моим именем, чтобы поднять престиж команды, но ничего не сделали, чтобы и себе, и мне в этом помочь.

— Какие планы на ближайший сезон?

— Как уже сказал, еду выступать за команду Благовещенска. Состав у нас подобрался сильный — постараемся попасть на командный чемпионат мира.

В команде очень перспективные гонщики. 18-летний Пашка Чайка — очень талантливый парень. Максим Барабошкин, в 1997 году уже ставший чемпионом мира в команде, — настоящий боец. Очень хорош. 16-летний Сергей Акименко. Когда такие парни рядом, я говорю себе: учеба есть будущее.

Материалы рубрики «Спорт» подготовили:
Вадим АЛЕМБИКОВ, Евгений ГУСТОВ,
Анастасия МАНЕНКО, Ольга БУРНАКИНА
Ведущий рубрики Николай САМАРИН.

ТЕПЕРЬ В ПРОДАЖЕ КОЖАНАЯ ОДЕЖДА

afalina **SANCHO**

www.sanchobests.ru

500-2467
771-1254

1950 руб. 2100 руб. 1950 руб.

NEW NEW

ТОРГОВЫЙ ЦЕНТР «ЭКСТРИМ», ул. СМОЛЬНАЯ д. 63 б 3-й ЭТАЖ,
павильон И-32, от метро «Речной вокзал» — бесплатное маршрутное такси

All RIGHT

ОТКРЫТИЕ ПОСТУПАЮЩИХ КОМПЛЕКТОВ

◆ экипировка

- шлемы
- рукави
- брюки
- кофтинезомы
- перчатки
- обувь

◆ детали

- бензиновые
- электросветы
- топливные
- системы
- трансмиссии
- тросы
- механики
- подвески
- электроника

◆ аксессуары

SHOEI
HJC
SMITH
MP-ASU
ALPINESTARS
ZEUS

WISCO
KIMPEX
GATES
CURVER
COBRA
DENSO
GRIPSTER
YUASA

Экспортный отдел
в Финляндии

Представительство
в г. Москва

Представительство
в Санкт-Петербурге

ИНТЕРОВ

КАМИКАЗ (095) 786-3732

Б/У МОТОЦИКЛЫ

СКУТЕРЫ В КРЕДИТ ПОЛНОЕ ТО, ДОСТАВКА ТЕХНИКИ

Москва, м. «Шоссе Энтузиастов», ш. Энтузиастов, д. 56, территория 3-да «Прожектор»
2-я остановка от метро на любом троллейбусе в сторону области, ост. «Главная аллея».

ПРИГЛАШАЕМ МЕХАНИКОВ НА РАБОТУ <http://www.kamikaze.ru>

страховая компания

СОДРУЖЕСТВО

ОСНОВАН В 1993 г.

**СТРАХОВАНИЕ
МОТОЦИКЛОВ И ДРУГИХ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ
ОТ ВСЕХ РИСКОВ**

Селиверстов пер., д.10, стр.2
737-4492 208-5181

тех.: (8 0732) 13 42 10, 14 34 90

**X СПОРТ
ФИЛЬМ**
WWW.XSPORTFILM.RU



NEW



**СУПЕРКОЛЛЕКЦИЯ
ВИДЕО ПО АВТО**

ИСПЫТАЙ НА СЕБЕ!

- THE ENZO FERRARI STORY**
Документальный фильм о жизни и пути к славе Энцо Феррари
- PORSCHE THE LEGENDARY CARS**
История Порше: модели и архивные кадры
- THE WORLD'S FASTEST CARS**
Самые быстрые и дорогие автомобили мира.
- MAX POWER 2003**
Новинки с последних автосалонов Токио и Лос-Анджелеса и лучшие водители из Японии и США
- 50 YEARS OF FERRARI**
Энциклопедия Феррари: лучший подарок ценителю

ТЕЛ.: 181-5185, 187-1839. ЗАКАЗ КАССЕТ: WWW.XSPORTFILM.RU
E-MAIL: XSPORTFILM@XSPORTFILM.RU

**МОСКОВСКИЙ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ
МОТОСАЛОН**

10-13 МАРТА 2005



**"Экспоцентр"
на Красной Пресне, Москва**



Государственный
информационный спонсор
журнал

MOTO

Организатор



Официальная
поддержка



При поддержке
комитета
транспортировки
Москвы



При содействии



В ОЧАКОВ
МОТОСАЛОН

748-52-55, 517-90-96 (доб. 228)
 motodom@ochakovo-auto.ru




Готовы к приему и работам по обслуживанию:
 • Сервисное обслуживание
 • Диагностика, ремонт двигателя, трансмиссии
 • Ремонт ходовой части, тормозов, рулевого управления
 • Замена масла, фильтров, свечей, цепи

LIQUI MOLY

Б. Очаковская ул., 47А (м. Юго-Западная) • с 9.00 до 21.00

МОТОМАГАЗИН, СТОКА, ПЛАМЯСТОЯЩАЯ МОТОЦИКЛАМ



ТОП

E-MAIL: MOTOFOKS@MAIL.RU

МОТОСАЛОН
X-FACTOR



Салонный пр-т
 д.м. 3а/11

- Продажа и ремонт мототехники и скутеров
- Расходники: фильтры, салники, свечи Denso, колодки, масла
- Запчасти для мотоциклов и скутеров
- Велосипеды
- Мотоэкипировка
- Шиномонтаж и балансировка
- Изготовление армированных тормозных шлангов
- Переоформление
- Эвакуация

ПОДРОБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ НА WWW.BCMOTO.RU

НОВИНКА YAMAHA - SUZUKI - KAWASAKI



CMC МОТО

Москва, ул. Академика Королева 21
 территория стадиона «Крылья Советов»
 (095) 218-6383
 www.cmc-moto.ru

ПОДНИИ
 д.м. 3а/11

МОТОЦИКЛЫ ДЛЯ ДЕТЕЙ

НОВИНКА USA 2004 www.techexport.de

Великолепный тюнинг
 Бензин 2 л/100 км
 Вес 35-40 кг

ОСЕННЯЯ РАСПРОДАЖА

895 €
 445 €



(095) 747-83-25

Все для мотоциклов
 из лучших европейских брендов и Японии



ЗАПЧАСТИ

Москва, Рязань-Мая 38 (095) 280-72-87, 280-71-12, 280-33-61 e-mail: motofast@universal.com

Moto Clan



Горю-фрезерное, сварочные (аргон), тюнинг, запчасти
 новые и б/у, диагностика-компьютерный стенд, Euro-jet
 тюнинг, эвакуация, парковка, зимнее хранение

тел.: 778-5967, 974-5222

E-mail: motoclant@ram.ru E-mail: motoclant@mail.ru

www.motorov.net
г. Москва, Скалковское шоссе, д. 31, стр. 1
тел.: 837-4578, 780-3278

Лучшие модели ATV

YAMAHA



Аксессуары
Запчасти
Сервис

АЛЬБАТРОС



LADA FAVORIT

СУПЕРЦЕНЫ

НА СНЕГОХОДЫ Yamaha 2005 года

Распродажа мотоциклов гидроциклов

Ремонт, гарантийное обслуживание

Прием техники на комиссию

Запчасти, аксессуары, тюнинг:

Yamaha, Kawasaki, Honda, Suzuki

780-79-09

ул. Привольная, 70, к. 1

РИА
МОТОРС

ЛЮБЫЕ
МОТОЦИКЛЫ
ЯПОНСКОГО
РЫНКА

НА ЗАКАЗ



СЕЗОННЫЕ

www.riamoto.ru
mail@riamoto.ru

41-29-60
41-74-76

**ЗИМНЕЕ ХРАНЕНИЕ
РЕМОНТ (ПЛАСТИК, АРГОН)**

ЭКИПИРОВКА
МОТОЦИКЛОВ
ЗАПЧАСТИ

ЗЕРКАЛА
ПЕРЕНОС
ТУРИЗМ



WWW.AMMCLUB.RU
(095) 99 55 600

АВТОКОНЦЕПТ
(095) 3-63-63-63

ТОЛЬКО - ЛУЧШИЕ

ARCTIC CAT®
официальный дилер

BOMBARDIER
официальный дилер

POLARIS
официальный дилер

YAMAHA
официальный дилер

www.avtoconcept.ru



ДОСТАВКА ПО МОСКВЕ И ОБЛАСТИ · ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ · ВЫЕЗД К КЛИЕНТУ ПО МОСКВЕ И ОБЛАСТИ · ЭВАКУАЦИЯ ДЛЯ РЕМОНТА

PARIS



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР В РОССИИ

Запасные части и аксессуары

(098) 945-43-57 E-mail: moto@motoxvls.ru

ПЯТЫЙ СЕЗОН

ROSAN



Москва, м. "Динамо", ул. Степана Супруна, 9 (095) 10-14-007 www.5s.ru

свобода движения
моторные масла **motul**

Модель "Honda CB 125" является результатом сотрудничества компании "Honda" с самыми известными заводскими командами в спорте (Национальной лиге в Супербайке, Эндуро, Мотоцикле GP). Благодаря новейшей технологической разработке. Своими новшествами данные продукты подняли на более высокий уровень во всех дисциплинах мотоцикла КТД и возможность двигателями многочисленных дорожных мотоциклов последнего выпуска.



MOTUL

force

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121 122 123 124 125 126 127 128 129 130 131 132 133 134 135 136 137 138 139 140 141 142 143 144 145 146 147 148 149 150 151 152 153 154 155 156 157 158 159 160 161 162 163 164 165 166 167 168 169 170 171 172 173 174 175 176 177 178 179 180 181 182 183 184 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 195 196 197 198 199 200 201 202 203 204 205 206 207 208 209 210 211 212 213 214 215 216 217 218 219 220 221 222 223 224 225 226 227 228 229 230 231 232 233 234 235 236 237 238 239 240 241 242 243 244 245 246 247 248 249 250 251 252 253 254 255 256 257 258 259 260 261 262 263 264 265 266 267 268 269 270 271 272 273 274 275 276 277 278 279 280 281 282 283 284 285 286 287 288 289 290 291 292 293 294 295 296 297 298 299 300 301 302 303 304 305 306 307 308 309 310 311 312 313 314 315 316 317 318 319 320 321 322 323 324 325 326 327 328 329 330 331 332 333 334 335 336 337 338 339 340 341 342 343 344 345 346 347 348 349 350 351 352 353 354 355 356 357 358 359 360 361 362 363 364 365 366 367 368 369 370 371 372 373 374 375 376 377 378 379 380 381 382 383 384 385 386 387 388 389 390 391 392 393 394 395 396 397 398 399 400 401 402 403 404 405 406 407 408 409 410 411 412 413 414 415 416 417 418 419 420 421 422 423 424 425 426 427 428 429 430 431 432 433 434 435 436 437 438 439 440 441 442 443 444 445 446 447 448 449 450 451 452 453 454 455 456 457 458 459 460 461 462 463 464 465 466 467 468 469 470 471 472 473 474 475 476 477 478 479 480 481 482 483 484 485 486 487 488 489 490 491 492 493 494 495 496 497 498 499 500 501 502 503 504 505 506 507 508 509 510 511 512 513 514 515 516 517 518 519 520 521 522 523 524 525 526 527 528 529 530 531 532 533 534 535 536 537 538 539 540 541 542 543 544 545 546 547 548 549 550 551 552 553 554 555 556 557 558 559 560 561 562 563 564 565 566 567 568 569 570 571 572 573 574 575 576 577 578 579 580 581 582 583 584 585 586 587 588 589 590 591 592 593 594 595 596 597 598 599 600 601 602 603 604 605 606 607 608 609 610 611 612 613 614 615 616 617 618 619 620 621 622 623 624 625 626 627 628 629 630 631 632 633 634 635 636 637 638 639 640 641 642 643 644 645 646 647 648 649 650 651 652 653 654 655 656 657 658 659 660 661 662 663 664 665 666 667 668 669 670 671 672 673 674 675 676 677 678 679 680 681 682 683 684 685 686 687 688 689 690 691 692 693 694 695 696 697 698 699 700 701 702 703 704 705 706 707 708 709 710 711 712 713 714 715 716 717 718 719 720 721 722 723 724 725 726 727 728 729 730 731 732 733 734 735 736 737 738 739 740 741 742 743 744 745 746 747 748 749 750 751 752 753 754 755 756 757 758 759 760 761 762 763 764 765 766 767 768 769 770 771 772 773 774 775 776 777 778 779 780 781 782 783 784 785 786 787 788 789 790 791 792 793 794 795 796 797 798 799 800 801 802 803 804 805 806 807 808 809 810 811 812 813 814 815 816 817 818 819 820 821 822 823 824 825 826 827 828 829 830 831 832 833 834 835 836 837 838 839 840 841 842 843 844 845 846 847 848 849 850 851 852 853 854 855 856 857 858 859 860 861 862 863 864 865 866 867 868 869 870 871 872 873 874 875 876 877 878 879 880 881 882 883 884 885 886 887 888 889 890 891 892 893 894 895 896 897 898 899 900 901 902 903 904 905 906 907 908 909 910 911 912 913 914 915 916 917 918 919 920 921 922 923 924 925 926 927 928 929 930 931 932 933 934 935 936 937 938 939 940 941 942 943 944 945 946 947 948 949 950 951 952 953 954 955 956 957 958 959 960 961 962 963 964 965 966 967 968 969 970 971 972 973 974 975 976 977 978 979 980 981 982 983 984 985 986 987 988 989 990 991 992 993 994 995 996 997 998 999 1000 1001 1002 1003 1004 1005 1006 1007 1008 1009 1010 1011 1012 1013 1014 1015 1016 1017 1018 1019 1020 1021 1022 1023 1024 1025 1026 1027 1028 1029 1030 1031 1032 1033 1034 1035 1036 1037 1038 1039 104



ЦЕНЫ НА МОТОТЕХНИКУ

Модель	Класс/ назначение	Двигатель (тактность, цилиндры, объем, см³)	Мощность, л.с.	Год выпуска	Цена	Салон, телефон
Мотоциклы						
Yamaha XJR 1300	дорожный	4-4-1251	106		1899 \$	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha M 01 NEW	дорожный	4-2-1620	109		18900 \$	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha FZS 600	дорожный	4-4-600	98		9999 \$	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha FZS 600 N	дорожный	4-4-600	98		9899 \$	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha YBR 125	дорожный	4-1-125	10		1990 \$	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha YZF R6 NEW	спорт	4-4-600	123		12499 \$	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha YZF R1	спорт	4-4-1000	180		18399 \$	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha XT 660 X	эндуро	4-2-660	48		11699 \$	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha XT 660 R	эндуро	4-2-660	48		12499 \$	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha WR 450 F	эндуро	4-1-450	52		9499 \$	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha PW80	детский	2-1-49	4,8		2099 \$	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha X 1600 Wild Star	чоппер	4-2-1600	63		14499 \$	PANAVTO (095) 780-55-55
Aprilia RSV Mille STD	спорт	4-2-998	130	2003	16012 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha DT 125	эндуро	2-1-124	14	2003	4238 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Benelli TRF-900 Tornado	спорт	4-3-900	138	2004	23199 €	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Moto Guzzi Brevo 750 ie kat	дорожный	4-2-744	48	2004	10100 €	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Honda VTR1000S4	суперспорт	4-4-999	136	2004	19490 \$	АОЯМА МОТОРС www.ao-yama.ru
Honda CBR 600 RR5	суперспорт	4-4-599	123	2005	14490 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda X 1000 V4 Varadero	турист-эндуро	4-2-996	94	2004	16990 \$	АОЯМА МОТОРС www.ao-yama.ru
Honda G 1800 A5 Gold Wing	туризм	4-6-1832	118	2005	27490 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda VTX 1800 C5	кастом	4-2-1795	103	2005	15490 \$	АОЯМА МОТОРС www.ao-yama.ru
Honda VTX 1300 C5	кастом	4-2-1312	75	2005	13990 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda VT 750 C5 Shadow	кастом	4-2-745	65	2005	11490 \$	АОЯМА МОТОРС www.ao-yama.ru
Honda CBR 1000 RR5 Fireblade	суперспорт	4-4-998	175	2005	17940 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CBR 600 F5	спорт	4-4-599	110	2005	12490 \$	АОЯМА МОТОРС www.ao-yama.ru
Honda CB 1000 F5	неоклассик	4-4-599	95	2005	11490 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CBF 600 C5 ABS	неоклассик	4-4-599	95	2005	12990 \$	АОЯМА МОТОРС www.ao-yama.ru
Honda CB 900 F5 Hornet	неоклассик	4-4-919	110	2005	13490 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XL 650 V5 Transalp	турист-эндуро	4-2-647	53	2005	12190 \$	АОЯМА МОТОРС www.ao-yama.ru
Honda CR250R4	кросс	4-1-249,4	59	2004	8690 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Suzuki GSX-R 600 new	спортивный	4-4-599	120	2004	13990 \$	БАЙК-ЛЕНД (095) 980-98-13
Suzuki RM 65	детский кросс	2-1-64,7	-	2004	4700 \$	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Suzuki V-L 1500 Intruder LC	чоппер	4-2-1462	67	2004	14990 \$	БАЙК-ЛЕНД (095) 980-98-13
Suzuki GSX 1400	классик	4-4-1402	106	2004	13200 \$	БАЙК-ЛЕНД www.bikeand.ru
Hyosung GT 650	классик	4-2-647	79	2004	6990 \$	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Zongshen ZS 200	эндуро	4-1-198	10	2004	2050 \$	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
KTM 85 SX	кросс	2-1-84,4	-	2004	6700 \$	БАЙК-ЛЕНД (095) 980-98-13
KTM 125 SX	кросс	2-1-124,8	-	2004	7600 \$	БАЙК-ЛЕНД www.bikeand.ru
KTM 640 LC4 Enduro	эндуро	4-1-625	54	2004	11400 \$	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
KTM 640 LC4 Supermoto	супермотард	4-1-625	54	2004	11740 \$	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
KTM 640 Duke I	супермотард	4-1-625	54	2004	11490 \$	БАЙК-ЛЕНД (095) 980-98-13
KTM 950 Adventure	туризм-эндуро	4-2-942	98	2004	16990 \$	БАЙК-ЛЕНД www.bikeand.ru
Kawasaki Vulcan 2000 Classic NEW	чоппер	4-2-2053	90	2004	16549 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Kawasaki Vulcan 1600 Mean Streak NEW	чоппер	4-2-1552	73	2004	12049 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Kawasaki Vulcan 1600 Classic	чоппер	4-2-1552	67	2004	11199 €	«Вулкан Моторс» (095) 933-78-30
Kawasaki Ninja ZX-10R NEW	суперспорт	4-4-998	175	2004	13589 €	«Вулкан Моторс» (095) 933-78-30
Kawasaki Ninja ZX-6RR NEW	суперспорт	4-4-636	118	2004	10799 €	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Kawasaki Z 1000	стрит	4-4-953	127	2004	10499 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Kawasaki KLV 1000 NEW	эндуро	4-2-996	98	2004	10499 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha XVS 650 A	чоппер	4-2-649	40	2004	8999 \$	«Вулкан Моторс» (095) 933-78-30
Yamaha FZS 600 N NEW	стрит	4-4-600	98	2004	8929 \$	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha XVS 650	чоппер	4-2-648	40	2004	8339 \$	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Yamaha WR 450	эндуро	4-1-450	50	2004	8359 \$	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha TDM 900	эндуро	4-2-897	85	2004	11689 \$	«Вулкан Моторс» (095) 933-78-30
Yamaha TW 200	дорожный	4-1-196	15	2004	4299 \$	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha Xv 1700 Warrior	чоппер	4-2-1670	84	2004	17699 \$	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Yamaha Xv 600 Wild Star	чоппер	4-2-602	63	2004	13249 \$	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha Xv 1100 Classic	чоппер	4-2-1065	40	2004	11159 \$	«Вулкан Моторс» (095) 933-78-30
ИЖ Юнкер	дорожный	2-2-350	24	2004	43000 руб.	«Отечественное мото» (095) 509-23-10
Урал Волк	чоппер	4-2-45	45	2004	105000 руб.	«Отечественное мото» www.uznik-moto.ru
Эпидио «Дельта» 4 тактный	мексик.	4-50	35	2004	24000 руб.	«Отечественное мото» (095) 509-23-10
Скутеры						
Yamaha Neos 50	скутер	2-1-49	5,5		2649 \$	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha BWS 100	скутер	2-1-101	7		2950 \$	PANAVTO (095) 780-55-55
JMC Easy 50 100	скутер	2-1-49-93	5,8	2004	1699 \$	WUP MOTOR (095) 933-86-06
Honda SH150	скутер	4-1-153	16	2004	4990 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00

Honda SZX50SX/XX	скутер	2-1-49,4	5,64	2003	2990 \$	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda SES 150 Dylan	скутер	4-1-153	16	2004	4990 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Hyosung SF50 Prima Rally	скутер	4-1-49	5	2004	2060 \$	БАЙК-ЛЕНД (095) 980-98-13
Zongshen ZSS0QT-4	скутер	4-1-49	4	2004	890 \$	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Suzuki AN650K3 Burgman ABS new	скутер	4-2-638	55	2004	12990 \$	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Yamaha JOG 50 RR	скутер	2-1-49	7	2004	2649 \$	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha NEO'S 100	скутер	2-1-101	5,8	2004	2689 \$	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha Giantco SPRINT 50	скутер	4-1-49	2	2004	999 \$	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha Giantco SPRINT 50 SE	скутер	4-1-49	3,8	2004	1119 \$	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Gilera DNA 50 2-T	скутер	2-1-49	-	2004	3700 \$	Джет Формула www.jetformula.ru
Gilera Nexus 500	скутер	4-1-460	40,2	2004	9000 \$	Джет Формула www.jetformula.ru

Мотовездеходы (ATV)

Yamaha YFM 660 FWA Grizzly	утилитарный	4-1-660	42		12299 \$	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha YFZ 450	спорт	4-1-450	-		9899 \$	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha YFZ 450 FWA Kodiak	утилитарный	4-1-450	26,4		9699 \$	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha YFM 125 A Grizzly	утилитарный	4-1-350	8,6		4949 \$	PANAVTO (095) 780-55-55
JMC BOB 50/100	детский	2-1-49/96	5/7	2004	от 1999 \$	WYP-MOTOR (095) 933-86-06
JMC RINO 125/150	универсальный	4-1-125/150	8/11	2004	от 3199 \$	WYP-MOTOR www.wyp-motor.ru
Yamaha Grizzly 660	утилитарный	4-1-660	41	2004	12100 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Arctic Cat 500 TRV	утилитарный	4-1-500	40	2004	13200 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Polaris Sportsman 700 Mossy Oak	утилитарный	4-1-499	50	2004	14200 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Honda TRX650FA4 Rincon	универсальный	4-1-650	32	2004	13490 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda TRX500FA4 RUBICON	утилитарный	4-1-499	27	2004	10290 \$	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda TRX400FA4 Rancher AT	универсальный	4-1-400	20	2004	9690 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda TRX350FE4	утилитарный	4-1-350	19,5	2004	8190 \$	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Hyosung TE 100	утилитарный	2-1-99	-	2004	2690 \$	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Yamaha YFM 660 FWA Grizzly	туризм	4-1-660	42	2004	11899 \$	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Yamaha YFM 350 FWA Bruin	туризм	4-1-400	26,4	2004	8649 \$	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha YFM 660 R Raptor	спорт	4-1-660	54	2004	9799 \$	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha YFZ 450	спорт	4-1-439	39	2004	9799 \$	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Yamaha YFM 80 Raptor	спорт детский	4-1-79	6	2004	4099 \$	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha YFS 200 Blaster	спорт	2-1-195	27	2004	4799 \$	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
ЗвД «Тарпан»	утилитарный	2-1-200	14	2004	47000 руб.	«Отечественное мото» (095) 485-54-10

Гидроциклы

Yamaha SJ 700	спорт	2-2-701	73	2004	7600 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Bombardier GTI LE	отдых	2-2-718	85	2004	10500 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Polaris MSX 150 Turbo	отдых	4-2-750	150	2004	13000 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha SUV 1200	4-местный	2-3-1131	135	2004	9999 \$	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha XL 700	2-местный	2-2-701	80	2004	7999 \$	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru

Катера

Chaparral Signature 240	круизный	4-8-5700	300	2004	88700 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
-------------------------	----------	----------	-----	------	----------	------------------------------

Лодки (надувные резиновые)

Yamara B-300	отдых	подвесной мотор	-	2004	990 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
--------------	-------	-----------------	---	------	--------	------------------------------

Лодочные моторы

Yamaha F4	-	4-1-112	4	2004	1085 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
-----------	---	---------	---	------	---------	------------------------------

Снегоходы

Yamaha RX Warrior	спорт	4-4-1000	140	-	15899 \$	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha RX 10ER	спорт	4-4-1000	140	-	15699 \$	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha RS Vector ER	спорт	4-3-1000	120	-	13399 \$	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha RS Rage	спорт	4-3-1000	120	-	13899 \$	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha RS Venture TF	туризм	4-3-1000	120	-	14699 \$	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha SXV 700 Venture	туризм	2-3-700	120	-	12899 \$	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha VK 540 E Viking	утилитарный	2-2-540	45	-	9599 \$	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha BR 250 T Bravo	утилитарный	2-1-250	18	-	4750 \$	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha VK 540	утилитарный	2-2-535	46	2004	8990 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha RS Venture TF	туризм	4-3-988	120	2004	13990 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Arctic Cat Bearcat 570 LT	утилитарный	2-2-565	70	2004	9950 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Arctic Cat Panther	туризм	2-2-550	80	2004	9900 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Bombardier Elite	туризм	4-3-1494	145	2004	19100 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Bombardier Scandic SWT 550	утилитарный	2-2-550	61	2004	10700 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Polaris 800 EDGE TOURING	туризм	2-2-794	-	2004	13200 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Arctic Cat Bearcat 570 LT	утилитарный	2-2-556	70	2005	9950 \$	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Arctic Cat Bearcat 660 WT	утилитарный	4-3-658	53	2005	12400 \$	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Arctic Cat Sabercat 700	спортивный	2-2-698	140	2005	12600 \$	БАЙК-ЛЕНД (095) 980-98-13
Arctic Cat ZR 120	детский	4-1-119	4	2005	3550 \$	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Yamaha RS Vector ER NEW	спорт	4-3-973	120	2004	12490 \$	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha RX-1 Warrior	спорт	4-4-998	145	2004	13899 \$	«Вулкан Моторс» (095) 937-25-89
Yamaha RS Venture TF NEW	туризм	4-3-973	120	2004	13990 \$	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha Venture 700	туризм	2-3-698	125	2004	11590 \$	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha Viking 540-III	утилитарный	2-2-535	46	2004	8990 \$	«Вулкан Моторс» (095) 937-25-89
Yamaha RX-1 Mountin	спорт	4-4-998	145	2004	13699 \$	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Рысь-119	утилитарный	2-2-432	38	2004	от 70000 руб.	«Отечественное мото» (095) 485-54-10
Тайга CT-500 Д	утилитарный	2-2-497	43	2004	от 125000 руб.	«Отечественное мото» (095) 509-23-10

КАЧЕСТВЕННОЕ
ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ
МОТОЦИКЛОВ, МОТОРОЛЛЕРОВ,
АТВ, ГЕНЕРАТОРОВ, ЛОДОЧНЫХ МОТОРОВ
ЭВАКУАЦИЯ
СТЕНД ИЗМЕРЕНИЯ МОЩНОСТИ ВАШЕГО МОТОЦИКЛА
СТЕНД ПРОВЕРКИ ПОДВЕСОК И ТОРМОЗОВ

**ПОЛНАЯ ГАММА
СНЕГОХОДОВ 2005 г.**



МОТОЦИКЛЫ, МОТОРОЛЛЕРЫ, АТВ
ГЕНЕРАТОРЫ, ЛОДОЧНЫЕ МОТОРЫ
ПРОДАЖА В КРЕДИТ И ЛИЗИНГ
СЕЗОННОЕ ХРАНЕНИЕ
ШЛЕМЫ ИЖС, ЭКИПИРОВКА МР-АСИ



YAMAHA

ДиМ+Ко

Волоколамское ш., 120 т. (095) 105-0522

www.dimko.ru

ZEUS
HELMETS



Вся политика фирмы ZEUS – это использование современнейших технологий. Продукция фирмы современна и безопасна.
"Мото Рэст" готова работать со всеми желающими по продукции фирмы ZEUS.



www.motorest.ru

МОТО РЭСТ

Щелковское ш., 5 (ф-ка Сокол), (095) 967-1636, 163-4487

Под общей редакцией
начальника Главного управления
Государственной инспекции
по безопасности дорожного движения
Министерства внутренних дел
Российской Федерации
генерал-лейтенанта милиции
В.Н. Кирьянова

В книге содержатся разъяснения Правил дорожного движения Российской Федерации и Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, введенных в действие с 1 июля 1994 г., с учетом изменений и дополнений, внесенных в эти документы постановлениями Правительства Российской Федерации в 1996, 1997, 1998, 2000, 2001, 2002 и 2003 гг.

Комментарии базируются на действующих в Российской Федерации законодательных и иных нормативных актах в сфере обеспечения безопасности дорожного движения по состоянию на 1 июля 2004 г.

Книга предназначена для сотрудников правоохранительных органов, специалистов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, преподавателей автошкол и других образовательных организаций, может быть также полезна водителям и работникам автомобильного транспорта в качестве пособия при изучении Правил дорожного движения Российской Федерации и Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения.



АДРЕСА ФИРМЕННЫХ МАГАЗИНОВ «ЗА РУЛЕМ»:

- в Москве: ул. Бакунинская, 72, тел. 261-22-95; ул. Долгоруковская, 36, тел. 973-14-00;
ул. Краснопрудная, 30/34, тел. 264-92-94.
- в Воронеже: ул. Хользунова, 112, тел. (0732) 14-34-90.
- в Кирове: ул. Степана Халтурина, 2, тел. (8332) 56-50-16.
- в Перми: ул. Боровая, 24, тел. (3422) 22-72-04.
- в Харькове: Харьковский книжный рынок, пер. Кравцова, 19, тел. (0572) 17-04-71.

Любую книгу издательства «За рулем» можно найти и заказать в Интернете по адресу: <http://knigi.zr.ru>
По вопросам оптовых приобретений обращайтесь по телефонам: (095) 261-37-61; 261-07-23.



YAMAHA

в ритме твоего сердца



НОВАЯ реальность

MT-01

ПАНАВТО

ЗАО «Панавто Ко» — официальный дистрибьютор YAMAHA в России

Москва, 2-я Звенигородская, 13, метро «Улица 1905 года»

Мотосалон: 780-5555, 974-62-68. Сервис, запчасти: 974-79-68.

Одежда, аксессуары: 974-13-22

Информация о дилерской сети на www.panavto.ru

ДП ПАНАВТО — официальный дистрибьютор YAMAHA в Украине

01001, Украина, Киев, Г. Сталинграда, 10А, корпус 5, т/ф: +380/44/ 230-89-89

Мотосалон: Киев, Кольцевая дорога, 22, т/ф.: +380/44/494-31-44

